Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 sierpnia 1935 r. | NR. 22

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Światowy handel zagraniczny i udział w nim Polski

(Dokończenie)

Po przedstawieniu światowego handlu zagranicznego w 4 tablicach i 2 wykresach oraz wskazaniu, jaką pozycję zajmuje Polska w porównaniu z innemi państwami, przejdźmy do omówienia zagadnienia, jaki udział bierze Polska w handlu zagranicznym świata.

Kierunki handlu zagranicznego Polski w trzech ostatnich latach przedstawia lewa część tablicy 5.

Widzimy, że wartość przywozu i wywozu Polski maleje (wywóz w r. 1934 w porównaniu do 1933 wzrósł). Odnosi się to do charakterystyki obrotów ogółem. Jeżelibyśmy sprawę chcieli rozpatrzyć bardziej szczegółowo, to natrafimy na ciekawe i charakterystyczne zjawisko, a mianowicie: wartość przywozu i wywozu Polski z i do Europy maleje, podczas gdy obrót z pozostałemi kontynentami Azją, Afryką, Ameryką i Oceanją wzrasta.

Porównując rok 1934 z rokiem 1932 znajdujemy spadek obrotów ze wszystkiemi krajami Europy, za wyjątkiem Anglji, Belgji, Irlandji, Portugalji, Włoch. W różnych krajach zniżka obrotów, względnie zwyżka przedstawia się odmiennie. Zbadanie tych różnic na podstawie tablicy 5 pozostawia się czytelnikowi.

Jak już była mowa wyżej, nastąpiła dość znaczna zwyżka obrotów z pozostałemi kontynentami. Zaledwie z kilkoma krajami obrót zmalał; są niemi Japonja, Indje Holenderskie.

Powyższe świadczy o przestawieniu zwrotnicy kierunków handlu zagranicznego Polski. Przestawienie to jest wyraźne, aczkolwiek jeszcze stosunkowo słabe. Polska zainteresowała się rynkami dalszemi, już rozpoczęła się penetracja towarów polskich i kompensacyjny import towarów z za dalekich mórz.

(Wyniki wymiany towarowej, w postaci salda bilansu handlowego przedstawia prawa część tablicy 5). Z tablicy tej widać, że z Europą Polska ma stały bilans handlowy dodatni. Jedynie Francja, Szwajcarja, Bułgarja, Portugalja i Islandja wyłamują się z pod ogólnego kierunku.

Wprost przeciwnie przedstawia się sprawa bilansu handlowego z kontynentami pozaeuropejskiemi. Ze wszystkiemi krajami poza Europą, za wyjątkiem Chin, Japonji, Kanady mamy stale bilans handlowy ujemny.

Dzieje się to dlatego, że Polska jest rynkiem surowców i artykułów spożywczych dla całej Europy, jednocześnie Polska sprowadza surowce i artykuły spożywcze kolonjalne z krajów pozaeuropejskich.

Istotną jest kwestja zbadania, jaki udział bierze Polska w handlu poszczególnych, dla naszych tablic wybranych, krajów europejskich i pozaeuropejskich. Sytuację oświetla lewa część tablicy 6, przedstawiająca udział Polski w handlu zagranicznym poszczególnych państw.

Udział Polski w obrocie światowym jest bardzo nieznaczny — nie sięga 1%. Na odcinku trzech ostatnich lat udział Polski wzrasta zarówno w przywozie, jak i w wywozie.

Przechodząc do analizy handlu z poszczególnemi krajami i kontynentami, znajdujemy, że udział Polski w wywozie i przywozie krajów Europy nieznacznie wzrasta. Udział ten jest niewielki, zbliżony do 1,5%. Jeżeli weź-

Tabl. 5. Obroty towarowe i saldo bilansu handlowego Polski z poszczególnemi państwami

w miljonach złotych — 1929—1934

Obroty towarowe Polski — Przywóz 1932	Przywóz 1933	Przywóz 1934	Wywóz 1932	Wywóz 1933	Wywóz 1934	Państwa	Saldo bilansu handlowego Polski + – 1929	1930	1931	1932	1933	1934
862,0	**827.0**	**798,8**	**1,083,8**	**959,6**	**975,3**	**Ogółem**	– 297,6	+ 187,3	+ 410,4	+ 221,8	+ 132,6	+ 176.6
626,8	570,4	510,7	1,018.0	885,0	847,9	Europa — ogółem:	+ 278,4	+ 570,3	+ 648,6	+ 391,2	+ 314,6	+ 337,3
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	w tem: Albanja	+ 0,5	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0	+ 0,0
74,8	83,1	86,2	178,1	184,7	191,9	Anglja	+ 23,2	+ 116,5	+ 213,9	+ 103,3	+ 101,6	+ 105,7
37,7	35,2	36,7	86,2	55,6	57,2	Austrja	+ 113,4	+ 99,7	+ 99,8	+ 48,5	+ 20,5	+ 20,5
28,5	29,3	25,3	49,9	47,2	58,3	Belgja	– 4,9	+ 6,9	+ 20,6	+ 21 4	+ 17,8	+ 32,9
10,0	2,5	3,3	5,2	1,4	2,6	Bułgarja	– 8,3	– 8,9	+ 4,5	– 4,8	– 1,1	– 0,7
46,0	35,6	32,5	89,7	48,1	50,4	Czechosłowacja	+ 68,4	+ 46,9	+ 43,6	+ 43,7	+ 12,5	+ 17,9
14,6	11,4	8,8	49,4	28,5	30,8	Danja	+ 60,6	+ 91,8	+ 56,3	+ 34,8	+ 17,1	+ 22,0
1,2	1,7	1,0	2,5	2,0	2,2	Estonja	+ 10,2	+ 8,7	+ 4,7	+ 1,4	+ 0,3	+ 1,2
0.9	1,4	1,0	12,8	14,3	12,3	Finlandja	+ 37,9	+ 38,1	+ 21,8	+ 11,9	+ 12,9	+ 11,4
59,4	56,5	46,1	61,6	53,1	40,7	Francja	– 153,7	– 75,9	– 6,4	+ 2,2	– 3,4	– 5,4
7,6	1,8	2,6	3,1	3,8	3,9	Grecja	– 0,1	+ 0,7	– 2,1	– 4,5	+ 2,0	+ 1,4
3,7	2,8	3,3	8,5	12,3	8,7	Hiszpanja	+ 2,7	+ 3,3	+ 1,5	+ 4,8	+ 9,4	+ 5,4
31,6	28,7	29,4	52,1	54,4	40,1	Holandja	– 33,9	+ 4,8	+ 27,8	+ 20,6	+ 25,7	+ 10,7
0,1	**0,3**	**0,3**	**3,0**	**8,8**	**15,0**	Irlandja	–	–	+ **0,2**	+ **2,8**	+ **8,6**	+ **14,8**
1,0	1,4	0,8	0,4	0,6	0,5	Islandja	–	–	+ 0,4	– 0,6	– 0,9	– 0,3
7,4	6,8	6,7	11,9	5,6	9,4	Jugosławja	+ 16,4	+ 12,2	+ 2,4	+ 4,5	– 1,1	+ 2,7
0,1	0,1	0,2	2,2	0,4	0,3	Litwa	+ 9,5	+ 7,2	+ 6,0	+ 2,0	+ 0,2	+ 0,1
2,1	1,3	0,9	9,1	6,9	6,8	Łotwa	+ 72,8	+ 60,9	+ 27,3	+ 7,1	+ 5,6	+ 5,9
173,1	145,7	108,5	175,9	167,8	161,6	Niemcy	+ 26,7	+ 20,9	– 43,9	+ 2,8	+ 22,1	+ 53,1
5,3	8,2	7,5	21,1	19,2	13,5	Norwegja	– 5,1	+ 13,7	+ 24,6	+ 15,8	+ 11,0	+ 6,0
1,4	1,8	1,9	1,0	1,0	1,9	Portugalja	– 3,4	– 1,0	– 0,1	– 0,4	– 0,8	– 0,0
7,9	7,6	9,5	29,4	15,9	13,6	Rumunja	+ 37,4	+ 29,0	+ 17,3	+ 21,4	+ 8,4	+ 4,1
41,5	27,0	22,0	28,6	14,1	12,7	Szwajcarja	– 64,1	– 33,6	– 25,4	– 12,8	– 13,0	– 9,3
16,0	16,9	19,8	63,7	47,8	45,1	Szwecja	+ 50,5	+ 70,2	+ 62,1	+ 47,7	+ 30,9	+ 25,2
1,3	1,4	0,8	1,9	1,0	1,0	Turcja	+ 0,5	– 0,7	+ 1,1	+ 0,7	– 0,5	+ 0,2
5,2	5,7	4,1	8,0	5,5	4,6	Węgry	+ 23,9	+ 14,5	+ 15,6	+ 2,8	– 0,2	+ 0,4
29,0	38,3	33,7	33,5	24,9	37,0	Włochy	– 43,8	– 38,9	– 14,3	+ 4,4	– 13,3	+ 3,3
19,3	17,7	17,7	29,1	59,9	25,5	Z. S. R. R.	+ 41,2	+ 83,2	+ 89,2	+ 9,7	+ 42,2	+ 7,7
42,4	**43,3**	**54,1**	**24,5**	**20,9**	**33,0**	**Azja — ogółem:**	**– 52,9**	**– 36,9**	**– 21,4**	**– 18,0**	**– 22,4**	**– 21,1**
0,9	1,1	4,1	5,5	5,2	10,0	w tem: Chiny	+ 14,4	+ 11,8	+ 7,1	+ 4,6	+ 4,1	+ 6,0
27,0	24,2	26,0	5,3	5,1	8,2	Indje Bryt.	– 81,9	– 36,7	– 44,2	– 21,7	– 19,1	– 17,8
7,3	10,0	17,7	1,3	0,7	0,4	Indje Holend.	– 4,1	– 5,9	– 6,1	– 6,0	– 9,2	– 17,2
2,1	2,4	1,1	5,6	1,6	1,6	Japonja	+ 14,6	+ 10,5	+ 21,3	+ 3,5	– 0,8	+ 0,4
0,1	0,2	0,9	0,0	0,0	0,4	Malakka	– 0,0	– 0,0	– 0,0	– 0,1	– 0,2	– 0,5
23,3	**27,7**	**33,6**	**10,2**	**10,8**	**14,5**	**Afryka — ogółem:**	**– 29.0**	**– 19,0**	**– 16,7**	**– 13,1**	**– 16,8**	**– 19,1**
8,8	10,1	17,2	2,6	2,7	3,9	w tem: Egipt	– 12,7	– 8,6	– 8,2	– 6,2	– 7,5	– 13,3
1,7	2,7	5,8	1,7	1,6	2,7	Zw. Płd. Afryki	– 2,4	– 1,0	– 1,6	+ 0,0	– 1,1	– 3,1
152,0	**160,2**	**172,1**	**17,7**	**30,7**	**59,8**	**Ameryka — ogółem:**	– 461,0	– 309,4	– 196,9	– 134,3	– 129,4	– 112,4
0,5	0,2	0,2	0,5	0,6	14,6	w tem: Kanada	– 1,3	– 0,6	– 0,4	– 0,0	+ 0,3	+ 14,4
104,0	109,9	121,1	10,0	15,9	22,8	St. Zjedn.	– 352,9	– 248,9	– 142,2	– 93,9	– 94,0	– 98.2
21,2	22,8	17,1	5,5	7,8	9,1	Argentyna	– 32,4	– 16,6	– 21,1	– 15,7	– 15,0	– 8,0
14,0	11,5	14,3	0,5	5,0	8,2	Brazylja	– 26,7	– 18,8	– 18,4	– 13,4	– 6,5	– 6,1
16,9	**25,5**	**28,2**	**0,2**	**0,5**	**0,5**	**Oceanja — ogółem:**	**– 53,4**	**– 43,4**	**– 34,5**	**– 16,7**	**– 24,9**	**– 27,6**
16,5	23,9	23,7	0,2	0,5	0,5	w tem: Australja	– 52,1	– 42,5	– 33,7	– 16,3	– 23,4	– 23,2
0,4	1,5	4,4	0,0	0,0	0,0	Nowa Zelandja	– 1,3	– 0,8	– 0,7	– 0,4	– 1,5	– 4,3

Tabl. 6. Udział Polski w handlu zagranicznym poszczególnych państw i udział poszczególnych państw w handlu zagranicznym Polski.

w %% wartości — 1932—1934

Udział Polski w handlu zagranicznym poszczególnych państw						Państwa	Udział poszczególnych państw w handlu zagranicznym Polski					
PRZYWÓZ			WYWÓZ				PRZYWÓZ			WYWÓZ		
1932	1933	1934	1932	1933	1934		1932	1933	1934	1932	1933	1934
0,87	**0,87**	**0,92**	**0,76**	**0,80**	**0,82**	ŚWIAT — OGÓŁEM:	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**	**100,00**
1,51	**1,48**	**1,57**	**1,56**	**1,66**	**1,69**	Europa — ogółem:	**72,71**	**68,97**	**63,93**	**93,93**	**92,22**	**86,94**
0,08	0,10	0,04	0,01	0,02	0,00	w tem: Albanja	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,88	1,00	1,05	0,66	0,76	0,81	Anglja	8,68	10,04	10,79	16,44	19,25	19,68
5,40	4,90	5,09	1,03	4,59	4,37	Austrja	4,38	4,25	4,59	7,95	5,80	5,87
1,24	1,28	1,72	0,78	0,84	0,76	Belgja	3,31	3,55	3,17	4,60	4,91	5,98
2,33	1,01	1,79	4,61	1,39	2,02	Bułgarja	1,17	0,31	0,41	0,48	0,15	0,26
4,55	3,14	3,52	2,38	2,31	1,99	Czechosłowacja	5,34	4,31	4,07	0,28	5,01	5,17
2,68	1,75	3,29	0,80	0,74	0,63	Danja	1,70	1,38	1,11	4,56	2,97	3,16
2,87	2,80	2,68	1,15	2,10	0,99	Estonja	0,14	0,21	0,13	0,23	0,21	0,23
2,65	2,79	2,18	0,14	0,20	0,13	Finlandja	0,10	0,16	0,12	1,18	1,49	1,26
0,59	0,53	0,50	0,86	0,87	0,74	Francja	6,89	6,83	5,77	5,68	5,53	4,17
0,53	0,91	0,90	2,46	0,71	0,93	Grecja	0,88	0,22	0,32	0,28	0,40	0,41
0,51	0,85	0,59	0,29	0,25	0,31	Hiszpanja	0,43	0,35	0,41	0,79	1,28	0,89
1,12	1,25	1,08	1,04	1,10	1,15	Holandja	3,66	3,47	3,68	4,81	5,67	4,11
0,23	0,84	1,45	0,01	0,05	0,06	Irlandja	0,01	0,03	0,03	0,27	0,92	1,54
0,68	0,96	0,86	1,25	2,30	1,33	Islandja	0,12	0,17	0,10	0,04	0,06	0,05
2,89	1,63	2,24	1,65	1,64	1,44	Jugosławja	0,85	0,82	0,84	1,10	0,59	0,96
1,46	0,29	0,24	0,08	0,10	0,18	Litwa	0,02	0,02	0,03	0,11	0,04	0,03
6,29	4,36	4,18	1,24	0,91	0,61	Łotwa	0,24	0,15	0,11	0,84	0,71	0,70
1,77	1,88	1,73	1,42	1,41	1,24	Niemcy	20,08	17,62	13,38	16,23	17,49	16,57
1,93	1,95	1,38	0,59	1,00	0,95	Norwegja	0,62	0,99	0,94	1,95	2,00	1,38
0,22	0,19	0,40	0,61	0,84	0,94	Portugalja	0,16	0,22	0,24	0,09	0,10	0,20
4,79	2,54	1,95	0,88	1,00	1,31	Rumunja	0,92	0,91	1,19	2,71	1,66	1,39
0,97	0,53	0,52	3,12	1,92	1,55	Szwajcarja	4,81	3,27	2,75	2,64	1,47	1,30
3,35	2,84	2,51	1,03	1,03	1,11	Szwecja	1,86	2,05	2,48	5,88	4,98	4,62
0,53	0,31	0,32	0,29	0,34	0,19	Turcja	0,15	0,17	0,10	0,18	0,10	0,10
1,56	1,14	0,86	0,99	0,95	0,66	Węgry	0,60	0,69	0,52	0,74	0,57	0,47
0,88	0,72	1,06	0,93	1,37	1,41	Włochy	3,37	4,63	4,22	3,09	2,60	3,80
0,90	3,75	2,39	0,73	0,78	0,92	Z. S. R. R.	2,24	2,14	2,22	2,68	6,25	2,61
0,14	**0,14**	**0,22**	**0,27**	**0,28**	**0,34**	Azja — ogółem:	**4,93**	**5,23**	**6,78**	**2,26**	**2,17**	**3,38**
0,19	0,21	0,54	0,09	0,10	0,42	w tem: Chiny	0,10	0,13	0,51	0,51	0,54	1,03
0,17	0,20	0,33	0,85	0,76	0,87	Indje Bryt.	3,14	2,93	3,26	0,49	0,53	0,84
0,10	0,06	0,04	0,37	0,59	0,93	Indje Holend.	0,85	1,21	2,21	0,12	0,08	0,04
0,16	0,05	0,04	0,06	0,07	0,03	Japonja	0,24	0,30	0,14	0,51	0,17	0,16
0,00	0,00	0,03	0,01	0,02	0,05	Malakka	0,01	0,03	0,12	0,00	0,00	0,04
0,14	**0,16**	**0,21**	**0,30**	**0,36**	**0,49**	Afryka — ogółem:	**2,71**	**3,35**	**4,21**	**0,94**	**1,13**	**1,48**
—	—	—	—	—	—	w tem: Algier	—	—	—	—	—	—
0,31	0,34	0,50	1,09	1,20	1,43	Egipt	1,02	1,23	2,16	0,24	0,28	0,40
0,11	0,10	0,15	0,06	0,10	0,27	Zw. Płd. Afryki	0,19	0,32	0,73	0.16	0,16	0,27
0,08	**0,16**	**0,32**	**0,38**	**0,64**	**0,68**	Ameryka — ogółem:	**17,64**	**19,37**	**21,55**	**1,63**	**3,20**	**6,13**
0,01	0,02	0,52	0,01	0,01	0,01	w tem: Kanada	0,06	0,03	0,03	0,05	0,06	1,49
0,08	0,16	0,26	0,74	0,96	1,08	Stany Zjedn.	12,06	13,29	15,16	0,93	1,66	2,34
0,29	0,38	0,46	0,72	0,90	0,66	Argentyna	2,46	2,76	2,14	0,51	0,81	0,94
0,06	0,41	0,74	0,88	0,74	0,92	Brazylja	1,62	1.39	1,79	0,05	0,53	0,84
0,01	**0,02**	**0,02**	**0,48**	**0,68**	**0,86**	Oceanja — ogółem:	**1,96**	**3,08**	**3,53**	**0,02**	**0,06**	**0,05**
0,01	0,03	0,03	0,11	0,90	1,12	w tem: Australja	1,91	2,89	2,97	0.02	0,05	0,05
0,00	0,00	0,01	0,00	0,16	0,45	Nowa Zelandja	0,02	0,18	0,55	0,00	0,00	0,00
						Zaopatryw. statków morsk.	—	—	—	**0,65**	**0,58**	**0,73**
						Transporty dyspozycyjne	—	—	—	**0,57**	**0,64**	**1,29**

miemy poszczególne kraje, to udział w przywozie w najlepszym razie (Austrja) wynosi nieco ponad 5%, udział w wywozie najwyżej wynosi 4,5% (również Austrja). Widzimy, że Polska bierze bardzo słaby udział w handlu zagranicznym państw Europy.

Jeszcze mniejszy, aczkolwiek również wzrastający, widzimy udział Polski w handlu państw pozaeuropejskich. Udział ten w przywozie stanowi maximum 0,74% (Brazylja), w wywozie maximum 1,43% (Egipt).

Nie mniej interesująca jest kwestja, jaki udział biorą poszczególne państwa w handlu zagranicznym Polski. Uwidocznione to jest w %% wartości obrotów w prawej części tablicy 6.

Podkreślono już poprzednio wyraźniej fakt zmniejszającego się udziału państw Europy w handlu zagranicznym Polski, przy jednoczesnym wzroście udziału państw pozaeuropejskich.

Największy udział w przywozie do Polski biorą Niemcy, następnie Anglja, najwydatniejszy udział w wywozie Polski biorą te same dwa kraje w odwrotnej kolejności — Anglja, Niemcy. Pozostałe kraje Europy, a tembardziej państwa pozaeuropejskie w handlu zagranicznym Polski biorą znacznie mniejszy udział.

Przy ocenianiu kurczenia się handlu zagranicznego Polski z poszczególnemi krajami, jak również przy badaniu handlu poszczególnych krajów w tablicach 1 i 2 (patrz Nr. 19 Biuletynu), należy zwrócić baczną uwagę na to, że dane odnoszą się do wartości towarów, a nie do ich wagi. Zważywszy, że od roku 1929 do 1934 nastąpiła zniżka cen na towary, będące przedmiotem obrotu międzynarodowego, należy uświadomić sobie, że wskaźnik kurczenia się obrotów handlowych w relacji wagowej byłby znacznie wyższy, wyższy o tyle, o ile nastąpiła ogólna zniżka cen towarów.

Zagadnienie to jednak pozostawiamy na uboczu, gdyż chodzi nam głównie o zbadanie efektów handlu międzynarodowego, efektów wpływających na strukturę bilansu handlowego.

W ten sposób w ramach bardzo ogólnych zrobiliśmy przegląd handlu międzynarodowego i udziału w nim Polski.

Praca badacza zagadnień handlu międzynarodowego winna pójść w kierunku zbadania elementów handlu zagranicznego z poszczególnemi krajami, powinna sięgnąć do rynków naszej ekspansji gospodarczej już istniejących i możliwych w przyszłości, powinna ogarnąć nietylko składniki, ale i warunki handlu. Praca taka może przynieść pożytek dla życia praktycznego. W naszem krótkiem opracowaniu to wszystko musieliśmy opuścić, chociażby dlatego, że opracowanie takie wymagałoby tomowego ujęcia. Ograniczyliśmy się tylko do ogólnego oświetlenia konjunktury i wyniku obrotów, co może być wykorzystane przez ekonomistów dla naszych rozważań ogólnych.

Bolesław Polkowski.

Szkunery motorowe w polskiej flocie handlowej

OD REDAKCJI: Zagadnienie szkunerów motorowych, dwukrotnie poruszane w Biuletynie, wzbudziło poważne zainteresowanie. Dyskusja na ten temat na łamach Biuletynu pozostaje otwarta. Jako wyraz tego stanowiska umieszczamy poniższy artykuł, mniemając, iż wszechstronne oświetlenie tego zagadnienia jest rzeczą ważną i pożyteczną.

W miarę rozwoju interesów żeglugowych staje się aktualna sprawa rozwoju floty żaglowo-motorowej. Wprawdzie w ogól. tonażu statków, zawijających do Gdyni odgrywają szkunery rolę b. małą i nie można ich działalności w naszych portach porównywać ze znaczeniem tego rodzaju statków w drobnych i licznych portach Holandji, Danji, czy Niemiec. Głównym powodem dlaczego flota żaglowo-motorowa nie rozwinęła się dotychczas u nas jest brak małego kabotażu, za wyjątkiem obrotów pomiędzy Gdynią a Gdańskiem, będącego w takich np. Niemczech naturalną i zasadniczą podstawą kalkulacyjną szkunerów. W Gdyni np. szkunery przewożą dotychczas prawie wyłącznie makuchy. Inne towary masowe, jak drzewo, węgiel czy nawet zboże, z powodu ich charakteru i portów przeznaczenia mniej się u nas nadają do przewozów szkunerami motorowemi. Nie posiadamy wreszcie typu „schiffera“ właściciela i kapitana w jednej osobie. Zagranicą istnieje specjalny stan tego rodzaju ludzi i zawód ich przechodzi z ojca na syna. Jest to ważny szczegół o tyle, że warunki nawigacyjne na szkunerach bywają już choćby dla braków technicznych trudniejsze niż na normalnym okręcie.

Powojenny wzrost tonażu żaglowo-motorowego wskazuje, że tego rodzaju okręty posiadają pewne cechy, których nie mają okręty żeglugi parowej, lub normalnej motorowej. Przedewszystkiem mogą szkunery docierać nawet do bardzo małych portów, do których statki normalne ze względów zarówno technicznych (brak odpowiedniej głębokości i urządzeń portowych) jak też i ze względów kalkulacyjnych (brak dostatecznej ilości towarów) docierać nie mogą. Z tych też względów zasługują na szczególne podkreślenie uwagi „O małych motorowcach“, które ukazały się w Nr. 18 Biuletynu Izby z dnia 25 czerwca rb., a poruszające zagadnienie obsługiwania portów rzecznych na Wiśle, a zwłaszcza Tczewa przez szkunery motorowe. Pozatem właściciel szkunera jest zwykle jednocześnie kapitanem i maszynistą, a ponieważ w większości

wypadków pracuje razem z rodziną, t. zn. że załoga składa się z członków rodziny, tak jak to się dzieje na naszych wiślanych berlinkach, więc trudno jest w takich razach rygorystycznie stosować zasady ubezpieczeń socjalnych, przepisowego poziomu pensyj pracowniczych itp. Wreszcie szkunery motorowe płacą znacznie niższe opłaty portowe, a w portach, w których istnieje przymus pilotażu, używania robotników portowych itp. statki do pojemności 500 m. kubiczn. są od tego przymusu zwolnione. Krótko mówiąc, koszty eksploatacyjne szkunera motorowego muszą być w tych warunkach niższe, niż przeciętnego parowca. Zrozumiałą też jest rzeczą, że tego rodzaju okoliczności mogą się fatalnie odbić na towarzystwach żeglugowych, w wypadku dzikiej konkurencji ze strony właścicieli szkunerów. Z przykładu niemieckiego widzimy, jak bardzo wielkie nastąpiły trudności z powodu bezplanowego i niezorganizowanego popierania rozwoju szkunerów. Dopiero w ubiegłym roku doszło do porozumienia między niemieckiemi towarzystwami żeglugowemi na Bałtyku a związkiem właścicieli szkunerów. Umowa ta nastąpiła pod presją Rządu Rzeszy. Do tego czasu panował całkowity chaos i zażarta walka. Przedsiębiorstwa traciły ładunki, pomiędzy portami Morza Bałtyckiego i Północnego. Frachty spadły do tak niskiego poziomu, że wreszcie dało się to odczuć nawet szkunerom. Rząd przyszedł im kilkakrotnie z pomocą finansową, zadłużenie jednak rosło, o zwrocie pieniędzy, a nawet o obsłudze procentów nie było mowy. Subwencje i kredyty były udzielane przeważnie za pomocą hipotek, przyczem bardzo często kierowano sie zbyt wysokiem szacowaniem wartości statku.

Towarzystwa żeglugowe, dzięki silnym podstawom finansowym, utrzymały się, ale paroletnia walka konkurencyjna odbiła się na ich finansach fatalnie. Wreszcie nadszedł rok 1934, gdy się wydawało, że towarzystwa żeglugowe będą zmuszone do wycofania się z kabotażu nietylko małego, ale i wielkiego. W ostatniej jednak chwili interwencja Rządu Rzeszy doprowadziła do porozumienia i podziału ładunków. To wszystko działo się w Niemczech, gdzie istnieje kabotaż mały i gdzie dzięki niemu szkunery są w możności zapewnienia przynajmniej częściowej regularności przewozu bez względu na pore roku. U nas sprawa ta przedstawia się inaczej. Naturalnie przytaczając przykład niemiecki, chcielibyśmy jedynie zwrócić uwagę na pewne niebezpieczeństwo wynikające z bezplanowej rozbudowy i eksploatacji szkunerów. Tutaj chcielibyśmy podkreślić motywy, jakie kierowały Rządem Rzeszy, że zdecydował sie na interwencję. Otóż jeżeli żegluga ma oddawać rzeczywiste usługi handlowe, zwłaszcza zagranicznemu, to musi nie tyle dbać o taniość przewozu, ile o stałość stawek transportowych, będących jednym z zasadniczych składników kalkulacji kupieckiej. Jak wiadomo, kupiec jest zawsze zwolennikiem ustabilizowanych stawek frachtowych. Szkuner motorowy nie jest w stanie zapewnić, zwłaszcza w naszych warunkach, stałości połączeń choćby ze względów atmosferycznych. Tak więc kalkulacja kupiecka musiałaby być różna w każdej porze roku, zwłaszcza, że np. stawki asekuracyjne w miesiącach zimowych, są zwykle dwa razy wyższe niż w letnich. Pozatem szereg portów mogłoby być obsługiwanych tylko w lecie z powodu małej odporności szkunerów na lód. Wreszcie przemawiały za interwencją powody inne, a przedewszystkiem socjalne w razie unieruchomienia statków.

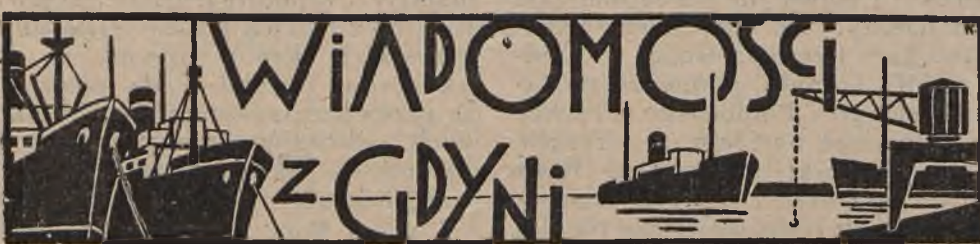
Jeżeli zastanowimy się, na czem właściwie polega konkurencyjność szkunera wobec normalnego parowca, to musimy dojść do przekonania, że nie tyle z powodu walorów, jakie posiada sam szkuner, ale przedewszystkiem z powodu warunków, w jakich tego rodzaju przedsiębiorstwa, dzięki liberalności ustawodawstwa portowego i socjalnego się znalazły. Konkurencyjność ta jest więc sztuczna, bo z chwilą, gdyby te warunki były dla wszystkich okrętów równe, to działalność szkunerów zostałaby siłą rzeczy zepchnięta do przewożenia wyłącznie ładunków masowych i obsługiwania portów małych, czyli do tej roli, do jakiej szkunery są właściwie przeznaczone.

Nasza flota handlowa wykazuje coraz większy rozwój i jeżeli będziemy obserwowali jej działalność, to przekonamy się, że posiada ona silne podstawy realne do dalszego rozwoju. Zajmujemy dzięki organicznemu i ekonomicznemu rozwojowi coraz poważniejszą rolę wśród państw morskich i jesteśmy zagranicą obserwowani bardzo uważnie. Jednakże mimo wysiłków rządu, nasza flota handlowa nie będzie mogła zająć odpowiedniego stanowiska na morzu, jeżeli się nią nie zainteresuje kapitał prywatny. Przy organizowaniu i popieraniu rozwoju floty żaglowo-motorowej należy na ten moment baczną zwrócić uwagę, aby nie niszczyć naszych dotychczasowych wysiłków w rozbudowaniu i prowadzeniu polskiej floty handlowej na Bałtyku i Morzu Północnem na jaknajrentowniejszym poziomie i nie zepchnąć jej do roli wyłącznie prestiżowej.

Jeżeli zwracamy na te momenty uwagę, to nie dlatego, aby zniechęcić kapitał prywatny do zainteresowania się żeglugą żaglowo-motorową. Dotychczasowe jednak artykuły odnoszące się do tego zagadnienia, były zbyt optymistyczne i nie oświetlały sprawy wszechstronnie. — Bezsprzecznie powstanie dużej flotyli szkunerów motorowych w Polsce z punktu widzenia rozwoju interesów handlu zagranicznego jest zjawiskiem pożądanem, któremu należy okazać wszelką niezbędną

pomoc aż do finansowej włącznie. Całą tę organizację pomocy należy jednak postawić w ten sposób, aby nie wypuszczać z rąk Państwa tych wszystkich środków, któreby mogły skierować polskie szkunery motorowe do zwrócenia ich na niewyzyskane dotychczas pole pracy przez już istniejące formy naszej żeglugi handlowej. Problem ten posiada wiele podobieństw do problemu konkurencji między kolejami i samochodami. Linja regularna, to kolej — kursuje w pewnych terminach po określonym torze. Szkuner, to auto ciężarowe — kursuje z miejsca na miejsce, oszczędzając na przeładunku do i z kolei oraz docierając tam, gdzie nie istnieją szyny. Wiemy z naszego polskiego doświadczenia, że samochód ciężarowy może konkurować z koleją ale może również z nią nadal korzystnie współpracować, jako instrument dowozowy, pomocniczy, znakomicie swą elastycznością uzupełniając rolę transportową kolei i zwiększając zasięg jej wpływów terytorjalnych. To samo jest z linjami regularnemi i szkunerami. Mogą one niszczyć połączenie regularne przez nierozumną konkurencję, mogą też znacznie wpłynąć na ich rozwój, stwarzając kontakty z niewyzyskanemi pod względem żeglugowym małemi portami, specjalnie na Bałtyku i Morzu Północnem. Pozatem powinno się wziąć pod uwagę podział ładunków na drobnicowy i masowy, z tem, że szkunery nie woziłyby drobnicy, chyba że na podstawie indywidualnych umów dowozowych z polskiemi towarzystwami żeglugowemi. Jak wynika z powyższego, powołania do życia flotyli polskich szkunerów motorowych może i powinno być użytecznym czynnikiem w rozwoju polskiej floty handlowej, o ile odbywać się będzie w ramach zgóry pomyślanej organizacji i przy skierowaniu tej flotyli odrazu na właściwe pole pracy. Nie mamy bowiem ani zbyt dużo czasu, ani pieniędzy, żeby doświadczenia żeglugi niemieckiej jeszcze raz wypróbowywać i na własnej skórze przeżywać.

T. N.



URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor, wyjechał na 10-dniowy urlop wypoczynkowy. Zastępować go będzie Urzędujący Wiceprezes Dr Władysław Smoleń.

PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 1 sierpnia b. r. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby, p. Stanisława Tora, II Plenarne Zebranie naszej Izby.

Przed otwarciem obrad p. Prezes Tor wygłosił przemówienie, w którem podniósł zasługi dla samorządu gospodarczego b. Prezesa Izby, inż. N. Korzóna w czasie ubiegłej kadencji Izby, szczególnie w pracach nad konsolidacją działalności połączonych w jedną Izbę dawnych Izb w Toruniu, Grudziądzu i Bydgoszczy.

Przemówienie swe p. Prezes Tor zakończył słowami: „Akcentując na tem miejscu doniosłość prac inż. Korzóna, chciałbym podkreślić specjalnie wysoką lojalność, bezstronność i koleżeńskość oraz trwałość i niezależność przekonań p. inż. Korzóna, które wykazał na posterunku Prezesa Izby. Jestem przekonany, iż będę wyrazicielem życzeń wszystkich panów, jeśli stwierdzę, zgodnie z uchwałą Prezydjum Izby, że p. Prezes Korzón dobrze zasłużył się sprawie, za co Izba składa mu specjalne podziękowanie."

Zebranie Plenarne wysłuchało przemówienia p. Prezesa Tora stojąc i wśród owacyjnych oklasków przyjęło jego wniosek.

Przechodząc do porządku dziennego obrad, Zebranie Plenarne wysłuchało sprawozdania Przewodniczącego Komisji Rewizyjnej, Radcy Władysława Grabowskiego, z gospodarki finansowej Izby za rok 1934. — P. Radca Grabowski w imieniu Komisji stwierdził, że Izba w roku sprawozdawczym prowadziła gospodarkę celową i oszczędną i postawił w imieniu Komisji wniosek o udzielenie Prezydjum Izby absolutorjum. — Wniosek ten został przez Zebranie Plenarne jednogłośnie przyjęty.

Następnie po wysłuchaniu sprawozdań Przewodniczących Komisyj Izbowych: Komunikacyjno-Turystycznej — Wice-prezesa Izby inż. Dziedziula, Polityki Handlowej i Eksportowej — Wiceprezesa Izby Dra Kasperowicza, oraz Morskiej — Radcy J. Rummla, z dotychczasowych prac tych Komisyj, oraz po uchwaleniu kilku wniosków, dotyczących spraw budżetowych, Zebranie Plenarne dokonało ponownego wyboru Komitetu Budowy Gmachu w osobach: Wiceprezesów Inż. Dziedzula, inż. Rawicz-Szczerbo i Dra Smolenia, oraz radców W. Grabowskie-

go, inż. N. Korzóna i J. Rummla. — Prezes i Dyrektor Izby weszli w skład Komitetu z urzędu. Komisję ścisłą w myśl uchwały Plenarnego Zebrania stanowią pp: Radca J. Rummel, Wiceprezes Izby, inż. Rawicz-Szczerbo i Radca W. Grabowski. Pozatem Plenarne Zebranie uchwaliło instrukcję dla prac Komitetu i Komisji Ścisłej. Prace te dotyczyć będą ostatecznego ustalenia miejsca, na którem gmach miałby powstać, oraz rodzaju, wielkości i przeznaczenia gmachu, wyjaśnienia sprawy zdobycia środków finansowych, potrzebnych dla budowy, wreszcie ustalenia sposobu i czasu wykonania planu budowy. Termin wykonania tych prac przez Komitet wyznaczony został do końca rb.

WYBORY DELEGATÓW DO ZGROMADZEŃ OKRĘGOWYCH.

W związku z rozpisaniem wyborów do Sejmu w dniu 1 sierpnia br. odbyło się 6 nadzwyczajnych plenarnych zebrań naszej Izby dla wyboru delegatów Izby do Zgromadzeń Okręgowych. Delegatami Izby z okręgu 99-go (Inowrocław-miasto, Inowrocław-powiat, Szubin) wybrani zostali: 1) Inż. Namysłowski Władysław, Piechcin, 2) Inż. Tołłoczko Władysław, Mątwy, 3) Bukowski Bolesław, Inowrocław, 4) Kwiatkowski Leon, Wapienno, pow. Szubin.

Z okręgu 100-go (Bydgoszcz-miasto, Bydgoszcz-powiat, Wyrzysk, Chodzież) wybrani zostali: 1) Dr Kasperowicz Konrad, Bydgoszcz, 2) Kentzer Bronisław, Bydgoszcz, 3) Inż. Ciszewski Stefan, Bydgoszcz, 4) Inż. Gayczak Tadeusz, Bydgoszcz, 5) Nowak Ignacy, Koronowo, 6) Sławiński Jan, Białośliwie, pow. Wyrzysk, 7) Goncerzewicz Walery, Bydgoszcz, 8) Haußler Józef, Bydgoszcz, 9) Matecki Władysław, Bydgoszcz.

Z okręgu 101. (Toruń-miasto, Toruń-powiat, Chełmno, Wąbrzeźno) wybrani zostali: 1) Melerski Alojzy, Toruń, 2) Inż. Dziedziul Alfred, Chełmno, 3) Chmurzyński Józef, Chełmno, 4) Tymieniecki Jerzy, Toruń, 5) Penkalla Leon, Toruń, 6) Kłopocki Franciszek, Toruń.

Z okręgu 102. (Grudziądz-miasto, Grudziądz-powiat, Brodnica, Lubawa, Działdowo) wybrani zostali: 1) Marchlewski Tadeusz, Grudziądz, 2) Witkowski Paweł, Grudziądz, 3) Korzeniewski Adam, Grudziądz, 4) Ruchniewicz Alojzy, Grudziądz, 5) Inż. Jagodziński Zbigniew, Grudziądz, 6) Sierszeński Józef, Lubawa, 7) Gończ Paweł, Brodnica.

Z okręgu 103. (Chojnice, Sępólno, Tuchola, Świecie, Starogard, Tczew) wybrani zostali: 1) Stamm Roman, Chojnice, 2) Czerwiński Kazimierz, Starogard, 3) Nagórski Czesław, Starogard, 4) Pruszak Teodor, Pelplin (Tczew), 5) Sobierajczyk Stanisław, Sępólno, 6) Szleifer Karol, Świecie, 7) Jaśtak Jakób, Cekcyn (Tuchola), 8) Grodzicki Ludwik, Chojnice, 9) Grzesik Stanisław, Tczew.

Z okręgu 104. (Gdynia-miasto, powiat morski, Kartuzy, Kościerzyna) wybrani zostali: 1) Grabowski Władysław, 2) Inż. Korzón Napoleon Gdynia, 3) Kollat Feliks, Gdynia, 4) Byczkowski Lucjan, Gdynia, 5) Cienciała Andrzej, Gdynia 6) Dr Smoleń Władysław, Gdynia, 7) Inż. Rawicz-Szczerbo Władysław, Gdynia, 8 Mack Jan, Wejherowo.

Razem Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wybrała 43 delegatów.

WZMOCNIENIE TABORU HOLOWNIKÓW PORTU GDYŃSKIEGO.

Przedsiębiorstwo holowniczo- ratownicze S. A. Żeglugi Polskiej zwiększyło w tych dniach tabor holowniczo-ratowniczy portu gdyńskiego przez nabycie zagranicą i uruchomienie holownika średniej wielkości — „Atlas".

Niezależnie od powyższego S. A. Żegluga Polska zamówi nowy holownik, który wielkością i mocą maszyn przewyższać będzie największy holownik portu gdyńskiego: „Ursus".

DRUGI MOTOROWIEC PRZYBRZEŻNY TYPU „ORBIS" PRZYBYWA W TYCH DNIACH.

Od dwóch tygodni obwozi wycieczki po porcie gdyńskim wielka, specjalnego typu motorówka o długości 25 mtr. i szerokości 6.6 metra, czyli mająca niezwykłe dla motorówki wymiary. Bierze ona 15 pasażerów.

Motorówka ta, nazywająca się „Orbis", należy do Towarzystwa Turystyki Morskiej, które zamówiło ją na stoczni w Kalmarze wraz z inną motorówką tej samej wielkości. Oba statki stanowią jeden typ, o pojemności brutto 65 ton i o motorze Penta-Hesselmann o sile 75 koni maszynowych, które zapewniają im szybkość 9,4 węzła.

Statki są przeznaczone nie tylko dla obwożenia pasażerów po porcie lecz również do wycieczek wzdłuż wybrzeża, do czego się znakomicie nadają. Mają one wyniesione wysoko, kryte części dziobowe i przez swój pełny, szeroki kształt mało są wrażliwe na wzdłużne jak i boczne kołysanie.

Drugi z tych statków jest oczekiwany w Gdyni w tych dniach.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W II. KWARTALE ROKU 1935.

Według informacyj, otrzymanych z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w II kwartale 1935 r. przedstawia się następująco:

W omawianym okresie Komisarjat Rządu *udzielił zezwoleń na budowę* 142, z tego w kwietniu 50, w maju 40 i w czerwcu 52, gdy w kwartale I — 1935 r. udzielono zezwoleń 54, a w kwartale II — 1934 r. — 98.

Rozpoczęto budynków w II kwartale r. b. 96, gdy w kwartale I rozpoczęto 63, a w kwartale II roku zeszłego — 77. Liczba, kubatura i koszt budowy według kosztorysów podaje poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte.

Budynki stałe.

Wyszczególnienie	II kwartał ogółem	Miesiące		
		IV	V	VI
Liczba budynków ogółem	**96**	**40**	**29**	**27**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	22	13	8	1
murowanych	71	25	20	26
przemysłowych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	3	2	1	—
Kubatura w m³	**159,955**	**72,296**	**45,441**	**42,228**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	8,620	4,103	2,490	2,027
murowanych	151,011	67,964	42,846	40,201
przemysłowych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	324	229	95	—
Koszt budowy w 1000 zł	**6,955**	**2,343**	**1,445**	**3,167**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	165	57	60	48
murowanych	6,783	2,281	1,383	3,119
przemysłowych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	7	5	2	—

Kubatura budynków rozpoczętych stałych ma wynosić 160 tys. m³, gdy kubatura budynków stałych rozpoczętych w kwartale I wynosić miała 100 tysięcy m³ — widzimy więc wzrost faktyczny budownictwa o 60%.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale wynosić ma blisko 7 miljonów złotych, gdy w kwartale poprzednim niecałe 3 i pół.

Budynki prowizoryczne.

Wyszczególnienie	II. kw. ogółem	Miesiące		
		IV	V	VI
Liczba budynków ogółem	**43**	**17**	**13**	**13**
w tem tylko mieszkalne				
murowane	43	17	13	13
Kubatura w m³	**9,440**	**3,113**	**2,856**	**3,471**
Koszt budowy w 1000 zł	**113**	**35**	**36**	**42**

W porównaniu do kwartału poprzedniego, liczba budynków prowizorycznych wzrosła z 28 do 43, kubatura zwiększyła się z 5.173 do 9.440 m³, a koszt budowy jest większy o 63 tysiące złotych.

Zakończono budynków w II kwartale 84, gdy w I kwartale rb. budynków zakończono 43, a w II kwartale roku 1934 — 55.

Sytuację budynków zakończonych przedstawia zestawienie poniżej:

Budynki zakończone.

Budynki stałe.

Wyszczególnienie	II. kw. ogółem	Miesiące		
		IV	V	IV
Liczba budynków ogółem	**33**	**9**	**10**	**14**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	29	9	7	13
przemysłowych				
drewnianych	1	—	—	1
murowanych	3	—	3	—
Kubatura w m³	**39,528**	**15,195**	**3,626**	**20,707**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	38,857	15,195	3,182	20,480
przemysłowych				
drewnianych	227	—	—	227
murowanych	444	—	444	—
Koszt budowy w 1000 zł	**1,080**	**442**	**97**	**541**
w tem: mieszkalnych				
drewnianych	—	—	—	—
murowanych	1,066	442	86	538
przemysłowych				
drewnianych	3	—	—	3
murowanych	11	—	11	—

Kubatura budynków stałych zakończonych wynosi 40 tysięcy m³, gdy w kwartale poprzednim wynosiła 61 tysięcy m³ — kwartał więc drugi przysporzył Gdyni mniej domów stałych niż I (38 — 33) o mniejszej kubaturze ogólnej. Koszt budowy według kosztorysów zmniejszył się z 2 miljonów złotych w I kwartale do 1 miljona złotych w II kwartale.

Zakończono natomiast dużą liczbę budynków prowizorycznych w miejscowościach na ten cel narazie przeznaczonych. Budynki prowizoryczne wszystkie 51 zakończono w miesiącu czerwcu. Szczegóły o nich są następujące:

Wyszczególnienie	liczba	kubatura w m³	koszt bud. w 1000 zł
Ogółem	**51**	**9,544**	**110**
mieszkalne			
drewniane	36	6,878	83
murowane	12	2,259	23
przemysłowe			
drewniane	1	170	2
murowane	2	237	2

Porównywując do poprzedniego kwartału liczbę budynków prowizorycznych zakończonych, otrzymamy:

	liczba	kubatura	koszt
II kwartał	51	9.544	110
I kwartał	5	784	12

W II kwartale oddano ogółem do użytku 180 mieszkań o 522 izbach mieszkalnych i 157 izbach niemieszkalnych, gdy w kwartale poprzednim oddano do użytku 107 mieszkań o 378 izbach mieszkalnych i 234 izbach niemieszkalnych.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SYTUACJA W GDAŃSKU.

Zarządzenie polskie z dnia 18 lipca br.. dotyczące clenia towarów przywożonych do portu gdańskiego a przeznaczonych dla dalszego transportu na terytorjum Polski, wydane jak wiadomo, w celach obrony Skarbu Państwa przed stratami, wynikającemi z wahań kursu guldena gdańskiego, miały ten skutek, że znaczna część towarów pierwotnie skierowanych do portu gdańskiego, przedysponowana została do Gdyni. Dalsze transporty już zgóry zmieniły port przeznaczenia dla uniknięcia komplikacyj, jakie łatwo powstać mogły i powstawały na terytorjum Polski.

Władze gdańskie wniosły protest przeciw temu zarządzeniu i ze swej strony zakazały je wykonywać przez urzędy celne gdańskie, łamiąc w ten sposób postanowienia umów polsko - gdańskich, dotyczących podporządkowania czynności władz celnych gdańskich centralnym władzom polskim.

Mało jednak tego, w dniu 1 sierpnia Prezydent Senatu gdańskiego na mocy specjalnych pełnomocnictw, udzielonych mu przez Senat, zarządził otwarcie granicy gdańsko-niemieckiej dla bezcłowego przywozu świń, żyta, paszy, masła i jaj, lekarstw i preparatów medycznych. węgla, koksu i brykietów oraz wszystkich towarów przesyłanych do Gdańska paczkami pocztowemi. W następnych dniach zezwolenie na bezcłowy wwóz objęło sól, kawę i inne towary przy równoczesnej zapowiedzi dalszego rozszerzenia listy.

W ten sposób Gdańsk aktem jednostronnym wyodrębnił się z polskiego obszaru celnego, a dalszemi poszczególnemi zarządzeniami usiłuje utrudnić obrót towarowy pomiędzy swem terytorjum a Polską.

Wyżej opisana sytuacja, jak zaznaczyliśmy, już na wstępie, spowodowała wzmożenie ruchu towarowego w porcie gdyńskim i spodziewać się należy w dalszym ciągu przysporzy Gdyni nowych ładunków.

W związku z tem powstało pytanie, czy port gdyński podoła wykonaniu przypadających mu rozszerzonych zadań obsługi polskiego obrotu towarowego drogą morską.

Jeśli chodzi o import, to przypomnieć należy, że przeładunek towarów importowanych przekraczał już liczbę 138 tys. ton (rekord marca br.) i nie słychać było, aby z tego powodu powtały jakiebądź komplikacje, powiedzieć nawet można, że port gdyński z tą bardzo poważną liczbą towarów importowanych dał sobie najzupełniej radę. Jeśli wezmiemy liczbę ostatniego miesiąca, to się przekonamy, że połączony przeładunek w imporcie przez Gdańsk i Gdynię dał 149.476 ton, czyli niewiele więcej, niż przeszło w imporcie w marcu przez samą Gdynię. Przypuszczać jednak należy, że pewna ilość towarów importowanych zostanie nadal przeładowywana w porcie gdańskim, jak chociażby rudy szwedzkie w tranzycie do Czechosłowacji, w tym wypadku port gdyński z importem podoła w zupełności, oczywiście przy zastosowaniu pewnych ulepszeń, czy to w samych manipulacjach wyładunkowych, czy też w transporcie kolejowym, wreszcie przy uzyskaniu ekonomji w wykorzystaniu miejsca w magazynach.

Równie dobrze będzie mógł port gdyński dać sobie radę z przeładunkiem tak decydującego o ogólnej liczbie obrotu towarowego artykułu, jakim jest węgiel. Pewne narazie trudności mogłyby powstać przy przeładunku drzewa, trudności te jednak dadzą się w razie potrzeby, bez większych komplikacyj pokonać. W najbardziej skomplikowany sposób przedstawia się sytuacja z przeładunkiem zboża wobec braku odpowiednich urządzeń składowych i przeładunkowych, a zwłaszcza wobec braku elewatora zbożowego. Sytuacja ogólna, jaka w Gdańsku powstała i ostatnio sygnalizowane trudności, czynione w Gdańsku przez miejscowe firmy zbożowe przy odbiorze ładunków zboża z wagonów i sposobach badania jego gatunków oraz ustalenia w zależności od tego ceny, wysuwają zagadnienie przystosowania portu gdyńskiego do wymogów wywozu podstawowego artykułu produkcji polskiej, jakim jest zboże, na plan pierwszy i to niezależnie od tego, jaki obrót przyjąć może dalsze kształtowanie się stosunków polsko-gdańskich. Przeładunek pozostałych ważniejszych towarów eksportu polskiego, jak się wydaje, nie może nastręczać trudności.

WIADOMOŚCI MORSKIE

CUDZOZIEMIEC O M/S „PIŁSUDSKI".

Włoski korespondent „Scandinavian Shipping Gazzette" pisze: Na podstawie osobistych oględzin urządzeń dla pasażerów na M/S „Piłsudski" mogę z całą pewnością powiedzieć, że Polska będzie miała jeden z najlepszych w pośród istniejących pasażerskich linjowców. Fachowcy żeglugowi są zdania,

że eksploatacja obu polskich linjowców będzie mogła wskazać nowe drogi w północno-atlantyckiej komunikacji pasażerskiej, gdyż komfort, który zapewniają nowe polskie statki pod żadnym względem nie stoi na niższym poziomie od komfortu największych obecnie pływających linjowców; szybkość tych statków jest również znaczna, uczyniono też wszystko, ażeby zmniejszyć eksploatacyjne koszty do minimum.

TRZY WIELKIE PORTY KONTYNENTU W CZERWCU I W PIERWSZEM PÓŁROCZU 1935 ROKU.

Rozwój ruchu okrętowego w Rotterdamie, Antwerpji i Hamburgu w czerwcu w porównaniu z odpowiednim miesiącem 1934 roku przedstawiał się następująco:

Rotterdam	statków	N.R.T.
Weszło do portu w czerwcu 1935 r.	998	1.680.010
Weszło do portu w czerwcu 1934 r.	1.101	1.747.619
	—103	—67.609
Wielki Hamburg		
Weszło do portu w czerwcu 1935 r.	1.350	1.500.000
Weszło do portu w czerwcu 1934 r.	1.305	1.516.056
	+45	—16.056
Antwerpja		
Weszło do portu w czerwcu 1935 r.	935	1.519.725
Weszło do portu w czerwcu 1934 r.	825	1.414.275
	+110	+105.450

Przy liczbach ton dla Antwerpji uwzględnione zostało 15-procentowe obniżenie danych w tonach Moorsoma, w których zazwyczaj jest ogłaszana statystyka Antwerpji.

Jak widać z powyższego, Rotterdam w czerwcu nadal tracił nieco ruchu na korzyść Antwerpji. Ta ostatnia po długim czasie pod względem tonażu statków na wejściu znów zdystansowała Hamburg. Ten zwiększył liczbę statków na wejściu przy jednoczesnem zmniejszeniu tonażu. Tłumaczy się to podkreślanym w ostatnim czasie w prasie fachowej niemieckiej rozwojem przybrzeżnej komunikacji pod banderą niemiecką.

Tendencja ogólna, korzystna w ostatnich miesiącach dla portu Antwerpji nie zmieniła jeszcze znacznie liczb dla pierwszego półrocza, gdzie Rotterdam jeszcze figuruje ze zwyżką ruchu:

Rotterdam	statków	N.R.T.
Weszło do portu w I. półroczu 35 r.	6.067	10.126.457
Weszło do portu w I. półroczu 34 r.	6.263	9.981.377
	—196	+145.080
Wielki Hamburg		
Weszło do portu w I. półroczu 35 r.	8.018	8.982.897
Weszło do portu w I. półroczu 34 r.	7.971	9.026.816
	+47	—43.919
Antwerpja		
Weszło do portu w I. półroczu 35 r.	5.217	8.771.294
Weszło do portu w I. półroczu 34 r.	4.952	8.467.528
	+265	+303.766

Spadek ilości statków przy utrzymanym jeszcze wzroście tonażu w Rotterdamie wskazuje na to, że słusznie Rotterdam dąży do obniżenia swych zbyt wysokich opłat pilotowych.

Porównanie ruchu czerwcowego 1935 r. z ruchem majowym tegoż roku wykazuje zwyżkę w Antwerpji, zniżkę w Rotterdamie i poważną zniżkę o 200.000 ton w Hamburgu.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W CZERWCU I I-EM PÓŁROCZU 1935.

W ciągu czerwca br. zawinęło do portu w Rotterdamie 985 statków o ogólnej pojemności 1.617.654 t. r. n., w tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 1.142 o ogólnej pojemności 1.745.663 t. r. n. W pierwszem półroczu roku bieżącego ogółem zawinęło statków 6.190 o pojemności 10.097.184 t. r. n., gdy w tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło statków 6.455 o ogólnej pojemności 10.071.900 t. r. n.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W LIPCU B. R.

W lipcu br. zawinęło do portu w Antwerpji 942 statki o ogólnej pojemności 1.862.568 t. r. n.; przeciętna pojemność statku wynosiła więc 1.977 t. r. n. W tym samym miesiącu roku 1934 zawinęło do portu 883 statki o ogólnej pojemności 1.794.739 t. r. n.

Kolejność bander statków. które zawinęły do portu w lipcu br. przedstawia się w sposób następujący: Anglja — 251 statków (415.469 t. r. n.), Niemcy 204 — (523.592 t. r. n.), Holandja 124 — (126.112 t. r. n.), Szwecja 64 — (84.647 t. r. n.), Norwegja 62 — (144.242 t. r. n.), Francja 60 — (162.837 t. r. n.), Belgja 56 — (107.342 t. r. n.), Danja 34 — (54.818 t. r. n.), Grecja 14 — (36.105 t. r. n.), Włochy 12 — (39.450 t. r. n.), Finlandja 11 — (10.465 t. r. n.), Stany Zjednoczone A. P. 10 — (42.390 t. r. n.). Jugosławja 6 — (20.258 t. r. n.), Portugalja 5 — (8.326 t. r. n.), *Polska* 5 — (3.930 t. r. n.), Rosja 5 — (17.426 t. r. n.), Brazylja 4 — (18.483 t. r. n.), Japonja 4 — (30.010 t. r. n.). Łotwa 4 — (7.627 t. r. n.), Hiszpanja 4 — (4.869 t. r. n.), Egipt 1 — (2.894 t. r. n.). Gdańsk 1 — (762 t. r. n.), Islandja 1 — (494 t. r. n.)

ZMIANA FRACHTÓW KONFERENCJI DALEKIEGO WSCHODU.

Z dniem 1 listopada Konferencja Dalekiego Wschodu zmienia frachty eksportowe do portów Dalekiego Wschodu na żelazo, stal, złom i półfabrykaty w następujący sposób: dla firm związanych z Konferencją kontraktem — do Straits Settlements, Hongkong, Dalny (Dairen), Shanghai po 17/6 papierowych za tonę, do Japonji 15/—; do Manili 17/6. Firmy niezwiązane kontraktem płacą o 7/— papierowych za tonę więcej.

W SPRAWIE PRZESYŁANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU.

Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że w związku z rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 18 lipca 1935 r. w sprawie ostatecznej odprawy celnej przywozowej i odprawy warunkowej przywozowej, towarów dostawianych do urzędów celnych położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku (Dz. U. R. P. Nr. 52, poz. 341) Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu zarządziło reskryptem z dnia 22. VII. b. r. Nr. D. IV. 22237/3/35 aby pozwolenia przywozu, opiewające na urzędy celne, położone w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku, a dotyczące towarów, które w myśl powyższego rozporządzenia powinny być przekazane do odprawy w urzędach celnych położonych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, były przesyłane do tych urzędów, celem umożliwienia dokonania tam odprawy celnej.

Analogiczne postępowanie ma być stosowane z pozwoleniami Ministerstwa Skarbu na zastosowanie zniżek celnych względnie zwolnień od cła, wydawanych bądź to na zasadzie rozporządzeń o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła, bądź to na zasadzie taryfy celnej.

UDZIELANIE INFORMACYJ O PRZEPISACH IMPORTOWYCH I CELNYCH.

Urząd Morski podaje do wiadomości, iż prowadzi w ewidencji zbiór przepisów importowych w krajach europejskich oraz zbiór przepisów celnych i dewizowych wszystkich krajów i udziela bezpłatnie wszelkich informacyj z tej dziedziny na zapytania ustne, telefoniczne i pisemne.

Po informacje zwracać się należy do Oddziału Ekonomicznego, tel. 13-23.

OBROTY TOWAROWE POLSKI Z ARGENTYNĄ.

Wobec wyraźnych tendencyj przestawienia polskiego handlu zagranicznego w kierunku zdobywania nowych rynków zbytu dla towarów polskich na rynkach zamorskich, podajemy interesujące dane o obrotach handlowych pomiędzy Polską a Argentyną w ciągu ostatnich dwóch lat. Liczby, ilustrujące te obroty są tem bardziej pouczające, że wykazują w roku ostatnim — 1934 znaczny rozwój stosunków handlowych polsko-argentyńskich. Wartość naszego wywozu do Argentyny w roku 1933 wynosiła 1.459 tys. pesów złotych, w roku zaś 1934 — 2.170 tys. pesów. Najpoważniejsze pozycje naszego wywozu do Argentyny stanowiły: rury żelazne, dykty, drzewo i węgiel. Rur żelaznych wywieźliśmy w roku 1933 — 4.230 ton wartości 541,5 tys. pesów złotych, w roku 1934 wywóz rur osiągnął 4.887,1 tys. ton na sumę 625 tys. pesów złotych. Dykty wywieźliśmy w roku 1933 — 3.995 ton wartości 398,8 tys. pesów złotych, w roku 1934 — 3.567,9 ton — wartości 355,2 tys. pesów złotych; drzewa wywieźliśmy w roku 1933 — 176,1 tys. mtr.³ wartości 98,7 tys. pesów złotych, w roku 1934 — 284 tys. mtr.³ wartości 165,2 tys. pesów złotych. Wreszcie węgla w roku 1933 wywieźliśmy 12.330 ton wartości 138 tys. pesów złotych a w roku 1934 — 29.012 ton wartości 324.9 tys. pesów złotych.

Z liczb tych widzimy, że za wyjątkiem drzewa wywóz wszystkich innych wskazanych towarów, wykazał poważny wzrost.

Przywóz towarów argentyńskich do Polski tak pod względem ilości, jak i wartości wzrósł bardzo poważnie, gdy mianowicie w roku 1933 przywieźliśmy towarów argentyńskich na ogólną sumę 1.709,8 tys. pesów złotych, to w roku 1934 odnośna liczba wyniosła 3.560 tys. pesów złotych, co wykazuje wzrost więcej niż dwukrotny. Głównemi artykułami naszego przywozu z Argentyny były ekstrakt Quebracho, skóry, wełna, łój zwierzęcy i siemię lniane. Ekstraktu Quebracho w roku 1933 przywieźliśmy 8.663 tony na sumę 512,4 tys. pesów złotych, zaś w roku 1934 — 15.108 ton na sumę 1.028,3 tys. pesów złotych. Skór różnych przywieźliśmy w r. 1933 — 1.062 tony za sumę 210,3 tys. pesów zł., w r. 1934 — 2.763 t. za sumę 669,8 tys. pesów złotych; wełny przywieźliśmy w roku 1933 — 1.096 ton za sumę 348 tys. pesów złotych, w roku 1934 — 2.262 ton za sumę 1.280,6 tys. pesów zł.; łoju zwierzęcego przywieźliśmy w roku 1933 — 2.703 ton za sumę 252,4 tys. pesów złotych, zaś w roku 1934 — 169 ton za sumę 15,7 tys. pesów złotych; wreszcie siemienia lnianego przywieźliśmy w roku 1933 — 8.117 ton za sumę 332 tys. pesów złotych, zaś w roku 1934 zaledwie 802 ton za sumę 42,1 tys. pesów złotych.

Liczby powyższe dają wyraz charakterystycznych przeobrażeń w przywozie naszym z Argentyny. Zwraca szczególnie na siebie uwagę wzrost przywozu ekstraktu Quebracho, używanego dla celów przemysłowych, natomiast poważnie spadł przywóz łoju zwierzęcego i siemienia lnianego, które to produkty mogą być zastąpione produkcją własną.

Niemniej bilans handlowy polsko - argentyński ukształtował się dla nas w roku 1934 mniej pomyślnie niż w roku poprzednim, gdy mianowicie saldo pasywne tego bilansu wynosiło w roku 1933 — 250 tys. pesów złotych, to w roku 1934 wzrosło ono do wysokości 2.390 tys. pesów złotych.

Dla orjentacji zaznaczyć należy, że dane powyższe zestawione zostały na podstawie obliczeń Generalnej Dyrekcji Statystyki w Buenos Aires.

Stosunek pesa złotego (teoretycznego) do papierowego (obiegowego) wynosił 100 pesów złotych = 227,7 pesów papierowych. W ciągu roku 1934 oficjalny kurs złotego w stosunku do pesa papierowego utrzymywał się w granicach 62—66 pesów za 100 złotych.

OBROTY HANDLOWE POLSKI Z UNJĄ POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKĄ

Według statystyk Unji Poł. Afrykańskiej obroty handlowe z Polską kształtowały się w funtach angielskich w I kwartale r. 1934 i 1935 w sposób następujący:

	Import	Eksport	Saldo
I kwart. 1935	47.636	46.702	934 dodat. dla Polski
I kwart. 1934	29.507	80.788	51.281 ujem. dla Polski

Cyfry te świadczą o rozwoju naszych stosunków handlowych z Unją.

W I kwartale r. b. powiększyliśmy nasz wywóz do Unji o sumę Ł. 18.129 w porównaniu do r. ub., a jednocześnie osiągnęliśmy saldo dodatnie w wysokości Ł. 934, dotychczas nienotowane.

PRZEPISY DEWIZOWE W ANGOLI.

Przepisy dewizowe Angoli są bardzo ostre i ściśle stosowane. Polegają one na skoncentrowaniu całego obrotu dewizami zagranicznemi w rękach centrali dewiz. — Importer otrzymuje z centrali pozwolenie na wywóz dewiz, zaś eksporter jest zobowiązany do złożenia otrzymanych za wywieziony towar walut do dyspozycji centrali i nie może niemi dysponować bez uprzedniej zgody centrali nawet w celach kompensacyjnych. Nie może także lokować otrzymanych z eksportu walut w bankach poza obszarem Angoli.

Pozwolenia są wydawane: 1) w kolejności zapotrzebowań i 2) w kolejności znaczenia jakie ma dla rozwoju gospodarczego operacja wymagająca waluty zagranicznej, tak np. za import towarów luksusowych przydział dewiz następuje w ostatnim rzędzie.

Ograniczenia dewizowe wprowadzone zostały w pierwszym rzędzie w celu uchronienia kolonji przed zalewem towarów tanich pochodzenia japońskiego, uniemożliwiających wszelką konkurencję towarom europejskim na rynkach kolonij portugalskich.

ADRESY TELEGRAFICZNE POSELSTW I KONSULATÓW R. P.

Dla orjentacji eksporterów podajemy, że skróty telegraficzne placówek Dyplomatycznych i Konsularnych brzmią następująco: „Polmission" — skrót telegraficzny dla wszystkich Poselstw R. P. zagranicą oraz „Polconsul" — dla wszystkich urzędów konsularnych R. P. Przy nadawaniu depesz należy po skrócie „Polmission" lub „Polconsul" podawać miasto, w którem dana placówka się znajduje; wskazywanie bliższego adresu (ulicy, Nr. i t. p.) jest zupełnie zbędne. Tych samych skrótów używają urzędy konsularne i poselstwa przy nadawaniu depesz do kraju.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LIPCA 1935 R.

AUSTRJA. Lista towarów wymagających specjalnego zezwolenia dla wwozu została powiększona przez wliczenie używanych maszyn dla przemysłu włókienniczego. Szereg artykułów natomiast zostało skreślonych z powyższej listy, a wśród nich: węgiel kostny, mączka z krwi, suchy nawóz kompostowy, jedwab sztuczny, wysuszone cięte drzewo wiśniowe, podkłady kolejowe etc.

BELGJA. W myśl dekretu król. i rozporządzenia wykonawczego z dnia 8. VII. 35 wywóz wapna zwykłego i hydraulicznego został uzależniony od uzyskania pozwoleń.

BRAZYLJA. Według ostatnich zarządzeń przekazywanie należności z tytułu importu towarów zagranicznych ma być uzależnione od uzyskania pozwolenia Urzędu dewizowego przy Banku Brazylijskim. Dla przydziału dewiz wymagane są następujące dokumenty: 1) faktura konsularna wystawiona w 5 egzemplarzach oraz zalegalizowana przez konsulat faktura handlowa, w której izba handlowa musi potwierdzić (specjalna formuła), że suma faktury odpowiada rzeczywistej cenie sprzedażnej, 2) deklaracja celna z poświadczeniem urzędu celnego o dokonaniu odprawy celnej. Przy przesyłkach pocztowych wymagana jest faktura handlowa oraz dowód dokonania odprawy celnej.

CZECHOSŁOWACJA.

Z ważnością od 1. VII. br. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz podanych niżej artykułów. Pozwolenia przywozu będą wydawane powszechnie i bezpłatnie jedynie w drodze urzędowego potwierdzenia na zgłoszeniach przywozowych przedłożonych na przepisowych formularzach:

- 248 tiul i materjały siatkowe, tkane na sposób tiulu, gazy, także tkane krepy i flory, koronki i chustki koronkowe.
- 313 guma twarda (twardości rogu lub skóry w w płytach, sztabach i rurkach, też polerowana lecz dalej nie obrobiona,
- ex 320b) kauczukowe podkładki drukarskie i inne art. techniczne specj. niewymienione.

Sbirka zak. a narizeni z 9 bm. przynosi następujące zmiany ceł dodatkowych na zboże z ważnością od 10 bm.:

poz. 88 masło naturalne,
świeże i solone,
także topione KC. 630,— (dotychczas 420 KC.)
poz. 89a sadło wieprzowe
i gęsie sur. KC. 240,— (dotychczas 180 KC.)
poz. 89b sadło wieprzowe
i gęsie wytopione KC. 300,— (bez zmiany)

Sbirka zak. a narizeni z 9 bm. przynosi następujące cła na masło i tłuszcze z ważnością od 10 bm.:

poz. 23 pszenica	6 Kc.	(dotychczas 10 Kc.)
poz. 24 żyto	24 Kc.	(bez zmiany)
poz. 25 jęczmień	26 Kc.	(dotychczas 25 Kc.)
poz. 26 owies	21 Kc.	(dotychczas 25 Kc.)

EKWADOR. Przepisy wwozowe dotyczące materjałów wojennych, broni i materjałów wybuchowych zostały na nowo ustalone dekretem z 14 maja 1934 r.

Rząd wydał przepisy zmierzające do likwidacji unieruchomionych należności zagranicznych, która

zdaniem kół gospodarczych nastąpi w ciągu najbliższych 3 miesięcy.

ESTONJA. Ministerjum Gospodarstwa opracowuje projekt zniżki ceł na towary włókiennicze.

FRANCJA. Rozporządzenie z 8 bm. zezwala na wwóz ołowiu i cynku (walcowanego) tylko po przedłożeniu indywidualnego zezwolenia wwozowego.

Ustawa z 4 bm. wprowadza zakaz przywozu lontów górniczych.

Dekrety z 5 lipca br. z mocą obowiązującą od 6 września br. wprowadziły obowiązek oznaczania pochodzenia następujących towarów: środki szlifierskie, werki do zegarów, maszyny biurowe, niektóre części żelazne lub miedziane do parasoli, oraz wanny emaljowane żelazne.

Na skutek interwencji Ambasady R. P. w Paryżu warsztaty tkackie do przędzy wełnianej (Nr. 518, p. 5 taryfy francuskiej) opłacać będą stawkę taryfy minimalnej (90 fr.), a nie maksymalnej (360 fr.), jak to dotychczas i w niezgodzie z traktatem handlowym polsko - francuskim było praktykowane.

GWATEMALA. Na skutek dekretu Ministerstwa Skarbu z dnia 27 maja Nr. 1.666, od 1 lipca br. począwszy 4 procentowa opłata za fakturę konsularną przy wywozie towarów do Gwatemali uiszczać się będzie nie w konsulatach, jak dotąd, lecz w urzędach celnych, przy odprawie towarów, wspólnie z opłatami celnemi.

HISZPANJA. Rozporządzenie Ministerjum Handlu i Przemysłu z 20 czerwca br. wprowadza nową taryfikację i klasyfikację dotyczącą azbestu, magnezji, szkła optycznego, szmat i masy drzewnej.

HOLANDJA. Holenderska taryfa celna, wprowadzona w życie około roku temu, dzięki specjalnym pełnomocnictwom pozyskanym przez rząd holenderski i zaaprobowana przez Drugą Izbę Stanów Generalnych, została uchwalona w tych dniach przez Pierwszą Izbę i skutkiem tego wchodzi w życie z punktu widzenia formalnego. Żadne zmiany w „nowej“ taryfie wprowadzone nie były.

INDJE BRYTYJSKIE. Wydany został 11 maja br. okólnik o taryfikowaniu bawełnianych tkanin siatkowych.

KANADA. Z dniem 13 czerwca br. zostały wprowadzone zmiany w taryfie celnej wwozowej. Wśród nich następujące mogą interesować eksport polski:

Pozycja taryfy	TOWAR	Brytyj. taryfa preferenc.	Pośredn. taryfa	Ogólna taryfa
281—a	Cegła ogniotrwała dla celów inwestycyj przemysłowych	b. c.	12½%	15%
326	Szkło i niektóre wyr. szkl.	15%	30%	32½%
506—b	Drzwi drewniane o wysokości i szerok. nie mniejszej od 6 resp. 2 stóp	b. c.	22½%	25%
569 I	Kapelusze, nakrycia głowy i stożki z pilśniu włosiowego lub wełn.-włosiowego	22½%	30%	35%
569 II	Kapelusze, nakrycia głowy i stożki z wełnianego pilśniu	22½%	30%	35%
	i od tuzina ($)	0,75	0,25	1.25
569 III	Nakrycia głowy i stożki dziane, plec. lub tkane etc.	b. c.	10%	10%
569 IV	Nakrycia głowy i stożki niewymien.	22½%	30%	35%
	i od tuzina ($)	—	0,50	0,50
569 V	Kapelusze, niewymienione na innem miejscu	22½%	30%	35%
569—a	(I) Berety wełniane	22½%	30%	35%
	i od tuzina ($)	—	0,65	0,65
569—b	(II) Czapki i berety niewymienione na innem miejscu	22½%	30½%	35%
603	Skóry futrzane, całkowicie lub częściowo obrobione, niewymienione na innem miejscu	10%	15%	15%

Na uwagę zasługuje nowe postanowienie upoważniające Gubernatora poprzez Radę Ministrów do zaprowadzenia zniżek celnych na towary tych krajów, które udzielą Kanadzie odpowiednich ustępstw.

PALESTYNA. Zostały ogłoszone nowe ceny szacunkowe dla clenia mąki i zboża na czas od 1 bm. do 30 września br.

RUMUNJA. Najwyższa komisja kontyngentowa postanowiła, że wysokość pozwoleń przywozowych na III kwartał rb. wynosić ma 60% przeciętnego przywozu w roku 1934.

SZWAJCARJA. Decyzją Rady Związkowej z 3 bm., wwóz nafty oraz olejów mineralnych i ziemnych został dozwolony jedynie za przedłożeniem poświadczenia Szwajcarskiego Głównego Urzędu dla wwozu płynnych materjałów palnych.

UNJA POŁUDN. AFRYKAŃSKA. Proklamacja z 7 maja br. znosi ulgi celne na kwasotrwałe cegły i płyty, na bielony papier siarczkowy oraz na środki chłodzące.

W dzienniku urzędowym Unji z dnia 29 maja br. opublikowane zostało rozporządzenie o poborze dodatkowego cła, t. zw. „suspended duty“, w wysokości 1 d. od 1 lb wagi, przy imporcie różnych olejów jadalnych, a mianowicie: otrzymywanych z przerobu kukurydzy, orzechów ziemnych, nasion bawełny, sezamu, słoneczników i soji, oraz oczyszczanego oleju rycynowego i kokosowego.

URUGWAJ. Dekret z 28 maja br. zezwala pod określonemi warunkami na bezcłowy wwóz ziemniaków.

WĘGRY. Na zasadzie porozumienia z Polską — towary polskie i węgierskie winny być przy przywozie do obszaru celnego drugiej strony zaopatrzone w świadectwa pochodzenia, które wydawać będą urzędy celne kraju pochodzenia.

Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne Centralnej Dyrekcji Ceł dotyczące szeregu artykułów w większej części chemicznych.

WIELKA BRYTANJA. Wprowadzone zostały ułatwienia w znakowaniu klepek posadzkowych.

Urząd Skarbu wprowadził cło na jęczmień płatne od wagi (w wysok. 35 sh. 6d od centn.), utrzymując jednocześnie dotychczasowe cło ad valorem (20%). Pobiera się tę stawkę, która w rezultacie daje wyższą należność celną.

WŁOCHY. Bank Włoski zwraca uwagę na konieczność podawania dokładnych wartości towarów na dowodach celnych, a to celem uniknięcia trudności w przydziale dewiz.

Cło na cukier oraz podatek od cukru uległy zmianie w myśl ustawy z 4. bm.

Nadintendent do spraw dewizowych zarządził, że w stosunku do towarów sprowadzanych na podstawie dokumentów celnych, stwierdzających dokonanie przywozu w r. ub., dopuszcza się możliwość wnoszenia podań o pozwolenie na przywóz, o ile brak jest dokumentów celnych lub są zbyt małe.

Do przekazywania należności dewizowych zostały dodatkowo uprawnione następujące banki: Banco di Napoli, Banco di Sicilia, Banco Commerziale Italiana, Credito Italiano Banco di Roma, Banco Nazionale del Lavoro oraz Instituto di San Paolo.

CZY RYBA MORSKA STANOWI KONKURENCJĘ DLA MIĘSA, RYBY RZECZNEJ, JEZIORNEJ I STAWOWEJ?*)

II.

Fakt z zakresu fizjologji trawienia i odżywiania, — że ryba w dużej mierze jako pokarm może zastępować pożywienie mięsne stał się głównym filarem domorosłej metafizyki ekonomicznej, wnioskującej stąd, że ryba i mięso — to konkurenci, a jednocześnie antagoniści. Poglądy kościelne o „postnym" charakterze ryby są drugim filarem tej metafizyki.

W rzeczywistości ekonomicznej pokarmy bynajmniej nie zastępcze fizjologicznie zastępują się właśnie konkurencyjnie. Widać to na skrajnych przykładach jednostronnego odżywiania się z musu. Ziemniak dla ubogiego zastępuje wszelkie dobre i pożywne rzeczy. Rzeźnik. rybak objadają się ponad miarę i jednostronnie mięsem, rybą, z przyczyn również ekonomicznych i dla nich mięso, ryba zastępuje, bo tak wypada, cały szereg innych pokarmów.

Jeśli ktoś zaczyna jeść mniej mięsa i ten ktoś reprezentuje całą warstwę społeczną, okolicę lub nawet kraj, a nie wywołane własnem przekonaniem co do szkodliwości mięsa, ograniczanie jego spożycia, to nie należy szukać winowajców pomiędzy jakąś określoną grupą pokarmów, ale ogarnąć zagadnienie szerzej i rozpatrywać je w płaszczyźnie ekonomicznej. Wtedy wyjaśni się cudowna okoliczność, jak to w jednym wypadku mięso zastąpić może ryba, w drugim jarzyny, w trzecim okopowiny.

Nie jest miarodajne to, co jest, lecz to co ma być. Jeśli chcemy bronić status quo i nie wpuszczać ryby, ponad obecną miarę, to jaki przekrój jest miarodajny? Czy może przez środowisko niedożywiane? Czy możemy powiedzieć, że konsumcja mięsa na głowę ludności jest wystarczająca? Czy może podnoszenie ogólnego odżywiania ludności koniecznie musimy prowadzić „via mięso" — czyli drogą nawet w razie taniości mięsa — najdroższą?

Japończycy wydali niedawno książkę propagandową, w której szydzą z europejskiego i zwłaszcza angielskiego przemysłu, którego produkty w stosunku do japońskich będą zawsze ogromnie drogie, gdyż angielski robotnik potrzebuje mięsa i białego chleba, japoński natomiast żywi się rybą i ryżem. To uproszczone japońskie rozumowanie ma jednakże dużą siłę przekonywającą.

I my stawiamy sobie cele. a może będziemy dążyli do głębszego ich założenia. Myślimy o ekspansji ekonomicznej, idee kolonjalne bynajmniej nie są nam obce: przeciwnie, są dla nas istotne i nurtowały w nas potężnie w czasach politycznej niewoli. Wyobraźmy więc sobie wypełnienie częściowe naszych dążeń, powiedzmy w przekroju roku 1945-go. Czy i w tym przekroju ujrzeć mamy minimalną konsumcję ryby na głowę mieszkańca? Czy państwo o większym udziale w handlu międzynarodowym, o ruchliwej flocie handlowej i o ekspansji kolonjalnej będzie mogło pozostać przy znikomej konsumcji ryby, zwłaszcza morskiej?

Musimy więc wychodzić na pomiary i podziały zakresów użycia mięsa i ryby nie ze skalą dzisiejszego stanu przypadkowego, lecz ze skalą wynikającą z celów. jakie stawiamy przed sobą. I wówczas się okaże. że to nie ryba jest intruzem względem mięsa, lecz że dla typu ludności, jakim się stopniowo stajemy, posterunki ryby jako pokarmu czasowo jeszcze zajęte są przez inne pokarmy, wobec czego odsetek udziału ryby w przeciętnem ogólnem odżywianiu jest jeszcze *nienaturalnie* mały. Przejście do większej konsumcji ryby jest więc tylko przejściem do społecznej konsumcji dla nas już i dziś, a tembardziej w przyszłości — właściwszej, naturalniejszej, *lepszej.*

Niewątpliwie, w pochodzie ryby na właściwe sobie miejsce w odżywianiu ludności naszego wielkiego kraju, pierwszeństwo należy się rybie *morskiej.* Jest to ryba najtańsza i bezwzględnie i w stosunku do jej wartości spożywczej. Dostarczana może być w największych ilościach i przez cały rok. Dzięki masowym połowom, stałym i mogącym wzrastać transportom wewnętrznym ryby morskiej *dla niej* opłaci się czynić największe inwestycje w postaci chłodni na miejscach, chłodni wagonowych i statkowych, organizacji sprzedaży, z czego skorzystają również inne gatunki ryby.

O konkurencji ryby morskiej z rzeczną, jeziorną i stawową tyle da się powiedzieć, że ryby te się wzajemnie naogół nie zastępują. Różne się na to składają przyczyny. Niektóre gatunki, jak węgorz i łosoś są w morzu i rzece, lub jeziorze, jednym i tym samym gatunkiem, ale łowionym w innej porze roku i główne połowy tych ryb na wodach śródlądowych i na morzu oczywiście się mijają.

Inne znów gatunki, zwłaszcza stawowe, mają swój zakres odbiorców i tradycyjne okresy spożycia, w których wątpliwe, czy ryba morska uczyni kiedykolwiek wyłom.

Nie bez słuszności cały szereg odmian ryb wód śródlądowych, kosztownie przechowywanych w stanie żywym aż do chwili spożycia, liczy się do dań nienajtańszych. Pod tym względem oddziela rybę morską od nich tak daleki dystans, że dla samej różnicy cen i wyrobionego przyzwyczajenia do wartości i smaku ryb słodkowodnych o właściwej konkurencji niema mowy.

*) Dokończenie. — P. Nr. 18.

Dla niejednego „smolisty“ zapach smażonej flondry może mieć więcej powabu od mulistego przysmaku niektórych ryb słodkowodnych, jednakże pozostaje faktem, że flondry i dorsze jemy z kartoflami, a najpospolitsze okonie i szczupaki okraszamy jajkiem, sosami, farszami, dekoracją etc. słowem uważamy je za godne większych zabiegów. A może i dlatego, że są one mdłe bez przypraw, podczas gdy morska ryba sama mówi za siebie.

I pod tym względem tak wybitna jest różnica — że konkurencja upada. Gdy będziemy więcej konsumowali ryby morskiej — i to w całym kraju, spożycie ryby słodkowodnej z pewnością nie upadnie, przeciwnie — większe przyzwyczajenie do potraw rybnych i wyrobienie smaku zapewni większy zbyt dla ryby rzecznej i stawowej.

Trzeba tylko rybę morską propagować wewnątrz kraju i na wybrzeżu w czasie sezonu i w nienagannym stanie dostarczać tę rybę na rynek wewnętrzny.

KLT.

KRONIKA.

— **SPADEK POŁOWÓW PRZYBRZEŻNYCH I ZANIK RYBOŁÓWSTWA PEŁNEGO BAŁTYKU WYKAZAŁ MIESIĄC LIPIEC BR.** Ogólne połowy przybrzeżne w lipcu wyniosły 194.720 kg ryb morskich o wartości 92.554 zł. Oznacza to spadek ilościowy o 13% i spadek wartościowy połowów o 21% w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego.

Podział połowów na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: (ilość podana w kg, w nawiasie podano wartość w groszach za kg) troć: 230 sztuk o 490 kg (400 gr), płastugi: stornia: 120,690 kg (40), zimnica: 20,780 (30), gładzica: 2.180 (40), skarp: 8.410 (60), śledziki: 330 (30), węgorze: 7.520 (180), wątłusze (dorsze): 19,330 kg (30), węgorzyca (kwap): 6.040 (40), makrele: 1.400 (50), szczupak: 3.830 (160), okoń: 2.570 (40), płoć 1.130 (40).

Największy spadek w porównaniu z rokiem ubiegłym wykazuje połów dorszy spowodowany zanikiem połowów pełnego Bałtyku (Bornholm, Głębia Gdańska). Poza tem zmniejszyły się połowy śledzików, węgorzy, kwapów. Zwiększyły się nieco połowy płastug, troci, makreli, okoni i płoci.

Na poszczególne miejscowości wybrzeża przypada połów: Hel: 76.930 kg o wartości 28.962 zł, Gdynia: 43.170 kg — 18.328 zł, Jastarnia aż do W. Wsi: 41.560 kg — 22.848 zł, Chłapowo — Karwia: 11.900 kg — 4.958 zł, miejscowości nad Zatoką: od Pucka do Obłuża: 19.890 kg — 16.843 zł. Są to wszystko połowy przybrzeżne. Z połowów na Morzu Północnem (Skager-Rak) dowieziono 1.200 kg makreli kutrem helskim (wartość 600 zł).

Złowione ryby sprzedano: wędzarniom na wybrzeżu: 21.090 kg—11.981 zł na rynku miejscowym: 123,700 kg — 61.132 zł, oraz do Gdańska: 49.930 kg o wartości 19.441 zł.

W stosunku do roku ubiegłego spadkiem połowów dotknięci zostali rybacy w Gdyni, Helu i nad Za- z Jastarni — W. Wieś i Chłapowo — Karwia. (Dane
z Jastarni — W. Wieś i Chłapowo — Karwia. (dane
statystyczne M. U. R.)

— **WZROST OBROTÓW PORTU RYBACKIEGO W LIPCU B. R. — (import i połowy własne).** W porównaniu do czerwca br. obroty portu rybackiego w Gdyni wzrosły sześciokrotnie, osiągając 1.282.770 kg Wzrost ten jest normalnem zjawiskiem, wiążącem się z sezonem śledzi solonych szkockich importowanych z Anglji.

Z ilości ogólnej przypada na połowy bałtyckie 43.170 kg, a na połowy „MEWY“ na Morzu Północnem 426 beczek morskich czyli 66.000 kg śledzi solonych. Na import przez port rybacki: 823.000 kg, a mianowicie: śledzi szkockich: 2.436/1 i 4.913/2 tj. 770.000 kg, dowiezionych trzema statkami obcemi i jednym statkiem polskim. Dalej śledzi solonych norweskich 50/1 i 191/2 tj. 23.000 kg, i 15.000 kg tranu. Z Niemiec 15.000 kg śledzi świeżych w lodzie na dwu statkach (1 polski, 1 obcy). Poza tem przez port handlowy nadeszło z drobnicą na 12 statkach: 330.600 kg towarów: tj. śledzi solonych jarmuckich 42.000 kg, śledzi świeżych w lodzie z Niemiec 13.700 kg, tranu 283.000 kg (z Holandji, Niemiec, Szwecji i Norwegji), konserw: 9.600 kg (z Holandji, Niemiec i Belgji) oraz 300 kg sardele z Holandji. Ogółem z towarem rybnym zawinęło do portu rybackiego i handlowego 17 statków obcych i 2 statki polskie.

— **CAŁKOWITY IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH KIERUJE SIĘ NA GDYNIĘ.** Prasa niemiecka ze zdziwieniem komentuje fakt kierowania wszystkich okrętów ze śledziami do Gdyni, twierdząc, że tylko Gdańsk nadaje się do odbioru tego towaru. Zapewne prasie tej nie wiadomo, iż Gdynia szybko przygotowała się do obsługi tego importu. I tak w Gdyni wyładowano śledzi solonych: 1930 r. nic, 1931 r. — 1.503 ton, 1932 r. — 8.289 ton. 1933 r. — 20.633 ton, a w roku 1934 — 22.104 ton, co stanowi już 50% tego, co Gdańsk odebrał w roku 1934 (43.426 ton).

Jeżeli tylko przystąpi się w Gdyni natychmiast do wykonania nielicznych inwestycyj (budowa specjalnej chłodni śledziowej, budowa magazynu śledziowego, budowa domu biurowego dla firm, ułożenie 3-go toru kolej. w porcie rybackim), co wykonanem być może w ciągu niespełna roku, to Gdynia bez najmniejszego trudu odbierze nie tylko 100% własnego zapotrzebowania, ale i znaczne ilości dla celów tranzytowych.

— **SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.** W ostatnich dniach całkowity ruch śledziami solonemi przenosi się z Gdańska do Gdyni. W ciągu tygodnia nadeszło z Gdańska do oclenia w Gdyni siedemdziesiątdwa wagonów śledzi. Niektóre firmy gdyńskie robią doładunki swoich śledzi do tych transportów. Całookrętowe ładunki śledzi zamówione przez Gdańsk kieruje się do Gdyni, gdzie czyni się przygotowania do przyjęcia tych transportów. W ciągu tygodnia cztery statki ze śledziami przybyło do portu rybackiego w Gdyni. Ruch w porcie rybackim jest bardzo ożywiony. Ceny na śledzie szkockie trzymają się mocno. Donoszą z Gdańska, że niektórzy solarze w Anglji. zaczęli przemalowywać beczki z Lerwick na Wick, chcąc uzyskać wyższe ceny (śledzie z Wick i Stronsay są droższe od Lerwick).

WYSTAWY I TARGI

PRZEMYSŁ ELEKTROTECHNICZNY NA TARGACH WSCHODNICH.

Duże zainteresowanie, jakie na Targach Wschodnich w u. r. wywołał wśród kół handlowych i zwiedzającej publiczności dział przemysłu elektrotechnicznego, spowodował Zarząd Targów Wschodnich do zorganizowania w jeszcze szerszym zakresie osobnego działu przemysłu elektrotechnicznego na XV. Targach Wschodnich. Dział ten obejmie w r. b. zarówno artykuły techniczne, jak i artykuły dla gospodarstwa domowego.

W grupie tej będzie uwzględniony specjalny dział grzejnictwa elektrycznego, a więc : kuchenki, piecyki, warniki i t. p., przyczem dla bliższego zapoznania się z ekonomją tych przyrządów zostanie zorganizowany praktyczny pokaz gotowania i pieczenia przy użyciu prądu elektrycznego, co w łączności z propagandą zwiększenia konsumcji prądu, prowadzoną przez elektrownie, da całkowity obraz racjonalnego zużycia energji elektrycznej w gospodarstwie domowem.

Wobec tego, że w okręgu naszej Izby przemysł elektrotechniczny jest poważnie rozwinięty i że prowadzona jest ożywiona propaganda zużycia prądu elektrycznego w gospodarstwie domowem, dział ten na Targach Wschodnich może wzbudzić szersze zainteresowanie.

ODROCZENIE TARGÓW WOŁYŃSKICH.

W związku z ogłoszeniem terminu wyborów do Izb Ustawodawczych, VI Targi Wołyńskie w Równem, które miały się odbyć w dniach od 8 do 22 września, odbędą się w terminie późniejszym, t. j. od 16 do 30 września b. r.

PRZEGLĄD RYNKÓW ZBYTU

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU

masła i jaj za czas od 1. 7. do 31. 7. 1935 r. w oświetleniu Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu.

Masło: W lipcu i poprzednim miesiącu bieżącego roku kształtowały się możliwości zbytu korzystniej dla producenta aniżeli w roku ubiegłym, w szczególności dzięki sprzyjającym warunkom na rynku angielskim a w odniesieniu do bieżącego miesiąca skutkiem zapoczątkowanego nowego kursu akcji rządowej w kierunku popierania eksportu produktów hodowlanych. Jeśli ilościowo, podobnie zresztą jak w czerwcu b. r., nie dorównał ogólny polski eksport cyfrom zeszłorocznym, to ceny wykazują bardzo znaczną poprawę i dochodzą za dostawy uskutecznione z początkiem lipca b. r. do zł. 2,75 za kg masła I gatunku. Londyn, notujący masło polskie w ubiegłym roku nie powyżej 76 sh przy tendencji wybitnie zniżkowej, płaci obecnie 80 do 82 sh. przyczem ceny w ciągu bieżącego sezonu letniego nie opadły poniżej 72 sh za cwt landed London. Na podstawie tych danych należy oczekiwać za dostawy masła I gatunku, uskutecznione w ciągu bieżącego miesiąca, jeszcze mniej lub więcej wyższą cenę niż osiągnięto z eksportu z początku bieżącego miesiąca. Objaw ten jest korzystny dla producenta i winien go zachęcić do intenzywniejszej niż dotychczas gospodarki mlecznej, a mleczarnie do produkowania na eksport masła I gatunku, które zapewnia stały zbyt i osiągnięcie każdorazowo najwyższych cen rynkowych. — Zmniejszone cyfry eksportowe nie odnoszą się jednak wyłącznie do masła polskiego, którego wywieziono w I-szej połowie bieżącego miesiąca do Londynu ca. 8.000 beczek, gdyż również cyfry ogólnego importu masła na rynek angielski wykazują znaczniejszy spadek. Wywieziono bowiem w czerwcu 1935 r. 851.001 cwt (z czego masła polskiego 15.010 cwt) wobec 1.005.752 cwt (z czego masła polskiego 15.226 cwt) oraz 852.773 cwt (masła polskiego nic) w równym okresie r. 1934 i 1933. Dostawy w czerwcu b. r. równają się więc dostawom za równy okres r. 1933, wykazując w stosunku do roku zeszłego znaczniejszy spadek. Ogólny dowóz masła w ciągu I-szego półrocza b. r. wynosił 5.045.098 cwt wobec 5.361.366 cwt i 4.584.522 cwt za równy okres 1934 i 1933. Zasługuje przytem na uwagę ogólny znaczniejszy spadek dostaw z krajów kontynentalnych, w szczególności Danji, Szwecji i Finlandji. natomiast wzrost dostaw z Holandji oraz z Polski, która wywiozła w ciągu pierwszych 6-ciu miesięcy b. r. 23.378 cwt wobec 15.376 cwt. za równy okres zeszłego roku. Cyfry te mimo pewnego choć nieznacznego spadku naszego wywozu w czerwcu b. r. do Anglji świadczą o większej niż dotychczas stałości eksportu w ciągu całego roku na rynek angielski.

Jaja: W dniu 30 bm. płacono za jaja prześwietlane z Poznańskiego zł 80.— do 82.— za skrzynię 24-kopową. Tendencja wskutek zmniejszonego zapotrzebowania słaba.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM W CZERWCU.

Miesiąc czerwiec był okresem wyczerpywania się zapasów u producentów do tego

stopnia, że przy końcu tego okresu niewielkie ilości ziemniaków były zaofiarowywane. Z uwagi na ukazanie się w ostatniej dekadzie czerwca ziamniaków wczesnych, producenci starali się pozbyć resztek zapasów ze zbiorów ubiegłorocznych.

W tym okresie wysłano poważniejsze ilości ziemniaków jadalnych do Belgji, która wykazała niedobór ziemniaków jadalnych.

Ceny płacone producentom przez kupców wahały się w granicach zł. 3.— do zł. 4.— za 100 kg loko stacja załadowania w zależności od jakości i odmiany. Za ziemniaki pochodzące z nowych zbiorów płacono w pierwszych dniach ukazania się ich na rynku zł. 60.— do 75.— zł. za 100 kg. Przy końcu czerwca w detalu za nowe ziemniaki uzyskiwano 50 groszy za kg.

Dostawy do Gdańska w tym okresie wyniosły około 100 wagonów. Cena uzyskiwana w Gdańsku przez eksportera, wynosiła zł. 5.— za 100 kg. franko Gdańsk.

KOMUNIKATY

W SPRAWIE SPISU ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH.

Z uwagi na postanowienia nowej ordynacji wyborczej, jakoteż ze względu na wielokrotnie stwierdzane potrzeby informacyjne dla polskiej ekspansji zagranicą, Związek Izb Przemysłowo-Handlowych przystąpił do opracowania spisu organizacyj gospodarczych o charakterze społeczno-zawodowym.

Dążeniem Związku Izb jest, aby spis ten, wydany drukiem, zawierał możliwie jaknajdokładniejsze i najbardziej szczegółowe dane o wszystkich aktywnych organizacjach gospodarczych, reprezentujących dziedziny produkcji i wymiany, objęte działalnością samorządu przemysłowo-handlowego na terenie całego kraju.

Charakterystyka każdej organizacji we wspomnianym spisie będzie podana w brzmieniu uzgodnionem z zainteresowanem zrzeszeniem. Dlatego też rozesłała Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni do zrzeszeń gospodarczych, mających siedzibę swą w jej okręgu, odpowiednie kwestjonarjusze, z nieprzekraczalnym terminem zwrotu **do dnia 10 sierpnia 1935 r.**

Zrzeszenia gospodarcze, które nie otrzymały kwestjonarjusza, proszone są o zwrócenie się po nie do biura Izby.

Nienadesłanie przez Zrzeszenia odpowiedzi w powyższym terminie uniemożliwi umieszczenie Zrzeszenia w spisie.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s ŚLĄSK*	5. 8.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	6. 8.
s/s CAPELLA*	12. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	13. 8.
		Kotka, Wiborg		
s/s IMATRA	7. 8.	*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s IMATRA	7. 8.
		ESTONJA		
s/s ŚLĄSK*	5. 8.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	6. 8.
s/s CAPELLA*	12. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	13 8.
		Tallinn		
s/s MAGNUS	11. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 8.
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s ACHILLES* (via Bremen)	12. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s ACHILLES*	12. 8.
		Ryga		
s/s MAGNUS	11. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 8.
		Ryga		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	—	
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s MARIEHOLM*	13. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	13. 8.
		Kłajpeda — Memel		
s/s MAGNUS	11. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 8.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TCZEW	6. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co 10 dni	s/s TCZEW	8. 8.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	12. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM	12. 8.
s/s FIOR DI MANDORLO	17. 8.	**Stockholm, Göteborg** co 3 tygodnie	s/s FIOR DI MANDORLO	8. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	21. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	21. 8.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	12. 8.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	12. 8.
		NIEMCY **Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*		
s/s KÄTE	10. 8.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s KÄTE	10. 8.
s/s CHORZÓW	13. 8.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s CHORZÓW	13. 8.
		Bremen		
		(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)	s/s ACHLLES*	12. 8.
s/s ACHILLES*	12. 8.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA **Kopenhaga**		
s/s J. C. JACOBSEN*	8. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s J. C. JACOBSEN*	9. 8.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	3. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	8. 8.
		NORWEGJA **Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne**		
s/s BALDUIN	8. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s BALDUIN	8. 8.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	27. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	10. 8.
		WYSPY W. BRYTANJI **Londyn**		
s/s LECH*	12/14. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH*	13. 8.
s/s BALTONIA*	5/7. 8.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTONIA*	8. 8.
		Hull		
s/s LUBLIN*	5/7. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	8. 8.
s/s LWÓW*	12/14. 8.	co tydzień	s/s LWÓW*	15. 8.
		Manchester/Liverpool		
s/s SVANHOLM	13. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SVANHOLM	13. 8.
s/s KATHOLM	17. 8.	co 1—2 tygodnie	s/s KATHOLM	17. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth *(F. G. Reinhold, Ltd.)*		
s/s HAARLEM	10. 8.	co tydzień	s/s HAARLEM	10. 8.
		HOLANDJA **Amsterdam** *(F. G. Reinhold, Ltd.)*		
s/s VESTA	12. 8.	co tydzień	s/s VESTA	12. 8.
		Rotterdam		
s/s CIESZYN*	6. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*)	6. 8.
s/s PUCK	13. 8.	co tydzień	s/s PUCK	13. 8.
s/s OSKAR FRIEDRICH	5. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s OSKAR FRIEDRICH	5. 8.
s/s NIOBE	12. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s NIOBE	12. 8.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
s/s BUSSARD	8. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	8. 8.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	13. 8.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	13. 8.
		BELGJA **Antwerpja**		
s/s CIESZYN	6. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK	6. 8.
s/s HEL	13. 8.	co tydzień	s/s HEL	13. 8.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
s/s BUSSARD	8. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	8. 8.
		FRANCJA **Havre/Cherbourg**		
s/s WARSZAWA	13. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	17. 8.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	11. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	12. 8.
s/s HALFDAN	26. 8.	co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	26. 8.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s MELILLA	17. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MELILLA	17. 8.
		Valencia — Barcelona		
s/s DAGMAR (również z Sycylji)	30. 8.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	s/s EBBA s/s BODIL	14. 8. 27. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s CALABRIA	8. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s HISPANIA	7. 8.
s/s SCANDIA	25. 8.	co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	23. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	23. 8.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s FIOR DI MANDORLO	8. 8.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s FIOR DI MANDORLO	18. 8.
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s SMALAND	10. 8.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s SMALAND	10. 8.
m/s ERLAND	20. 8.	co 1—2 tygodnie	m/s VINGALAND	14. 8.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s FREDNES	12. 8.	*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s FREDNES	12. 8.

B. Porty dalsze

		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANYORK*	8. 8.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANPENN*	15. 8.
s/s CITY OF FAIRBURY	22. 8.	co tydzień		
		New York — Halifax		
s/s PUŁASKI*	14. 8.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	s/s PUŁASKI*	17. 8.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s MELILLA	17. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MELILLA	17. 8.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s BRASIL	10. 8.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	STATEK	10. 8.
s/s HERAKLES	15. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s BORE VIII	7. 8.
		co 2 tygodnie	s/s ORIENT	17. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s HAMMAREN	27. 8.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN	27. 8.
s/s MENELAUS s/s CITY OF WELLINGTON	10. 8. 1. 9.	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s MENELAUS s/s CITY OF WELLINGTON	17. 8. 7. 9.
s/s SUMATRA	28. 8.	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s CEYLON	26. 8.
m/s TORTUGAS	21. 8.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu	m/s TAMPA	15. 8.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 sierpnia:

s/s BORE VIII lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. z portów zachodnio-norweskich, tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s HISPANIA lin. po ładunek do zachodnio-śródziemnomorskich portów, Bergenske.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IMATRA lin. po ład. do Kotka—Wiborg, Lenczat.
s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
ż/m FAMILIEN po ładunek soli potasowych, Wolff.
s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po towary do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, American Scantic Line.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s ULMUS po drzewo, PAM.
s/s VASSILIOS DESTOUNIS po węgiel, PAM.
s/s FRANKRIG po węgiel, PAM.
s/s MARIE FERDINAND po węgiel, Speed.
s/s SOLSTAD po węgiel, Speed.

8 sierpnia:

s/s BALDUIN lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s CALABRIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s SCANYORK lin. z Filadelfji i N. Yorku tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s HOLSTEIN po szyny, PAM.
s/s FIOR DI MANDORLO lin. z portów zachodnio-italskich wraz z sycylijskiemi dla wyładowania, Rummel & Burton.
s/s BENEFACTOR po węgiel, Polrob.
s/s OLTUL po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel. Bergenske.
s/s BIANCA ze złomem, Rummel & Burton.
s/s TÄRNAN lin. dodatk. z Rotterdamu z bananami i drobnicą dla wyład. i ładowania, PAM, Żegluga Polska.

9 sierpnia:

s/s GYLSBODA z drobnicą i złomem, Rum. & Burton.
s/s MERCUR po węgiel, PAM.
s/s GUNNAR po węgiel, Rummel & Burton.

10 sierpnia:

s/s HAARLEM lin. z Leith dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s KÄTE lin. z Hamburga dla wyład. i ładow., Prowe.
s/s SMALAND lin. z portów Lewantu dla wyład. i ładowania, Pol.-Lewant.
s/s LILLEBORG po drzewo, PAM.
s/s GERTRUD po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s KOSTI po węgiel, Progress.
s/s QUEEN OLGA po węgiel, PAM.